

Borgum v/ Norðurslóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



VESTFJARÐAVEGUR

Samanburður á samfélagsáhrifum leiða D2 og Þ-H

Desember 2017

Höfundar

Hjalti Jóhannesson

Jón Þorvaldur Heiðarsson

R17-061-SVE

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2017

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-16-2017

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

Skýrsla unnin fyrir

Reykholahrepp

EFNISYFIRLIT

HELSTU NIÐURSTÖÐUR	5
1. INNGANGUR	6
2. FYRIRHUGAÐAR BREYTINGAR Á VEGAKERFINU UM REYKHÓLAHREPP.....	8
2.1. MARKMIÐ MEÐ FRAMKVÆMDUM OG SAMRÆMI VIÐ ÁÆTLANIR	10
2.2. LEIÐ D2.....	11
2.3. LEIÐ P-H	13
2.4. MAT VEGAGERÐARINNAR OG SKIPULAGSSTOFNUNAR Á SAMANBURÐI LEIÐA	13
3. SAMFÉLAGSGREINING	17
3.1. STAÐHÆTTIR	17
3.2. SVEITARFÉLÖG	18
3.3. ÍBÚAÞRÓUN	23
3.4. ATVINNULÍF	28
4. SAMFÉLAGSÁHRIF	42
4.1. VINNUMARKAÐUR OG ATVINNUVEGIR	42
4.2. FLUTNINGAR	44
4.3. ÍBÚAÞRÓUN OG BÚSETA	47
4.4. TÆKIFÆRI TIL AÐ STYRKJA OG/EÐA VERNDA BYGGÐIR Á SUNNANVERÐUM VESTFJÖRÐUM	50
4.5. ALMENN ÁHRIF Á NOTENDUR VEGAKERFISINS.....	51
4.6. REKSTUR SVEITARFÉLAGA	57
4.7. ÁNDINN Í SAMFÉLAGINU.....	57
5. NIÐURSTÖÐUR.....	58
HEIMILDASKRÁ	61
VIÐMÆLENDASKRÁ.....	65
VIÐAUKI 1. ÞJÓNUSTUSTÖRF FYRIRTÆKJA Á TÁLKNAFIRÐI OG Í VESTURBYGGÐ 2014.....	66
VIÐAUKI 2. STAÐSETNING STARFA SVEITARFÉLAGA Á TÁLKNAFIRÐI OG Í VESTURBYGGÐ	
2015.....	67
VIÐAUKI 3. SAMSTARF SEM VESTURBYGGÐ OG TÁLKNAFJARÐARHREPPUR TAKA ÞÁTT Í .	68

MYNDIR

Mynd 1. Bundið slitlag í árslok 2016.	8
Mynd 2. Aðalskipulag Reykhólahrepps á því svæði sem valkostir Þ-H og D2 liggja um.....	11
Mynd 3. Leið D2, appelsínugul.	12
Mynd 4. Leið Þ-H, blá.....	13
Mynd 5. Vesturbyggð, rekstrarniðurstaða 2005-2016.	20
Mynd 6. Tálknafjarðarhreppur, rekstrarniðurstaða 2005-2016.....	21
Mynd 7. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, skuldahlutfall 2005-2016.....	21
Mynd 8. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, veltufé frá rekstri í hlutfalli við tekjur 2005-2016.....	22
Mynd 9. Íbúapróun á sunnanverðum Vestfjörðum 2001-2017.	23
Mynd 10. Framfærsluhlutföll; sunnanverðir Vestfirðir í samanburði við landsmeðaltal.....	24
Mynd 11. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2001.....	24
Mynd 12. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2011.....	25
Mynd 13. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2017.....	25
Mynd 14. Vesturbyggð, aðfluttir umfram brottflutta 2001-2016.....	26
Mynd 15. Tálknafjörður, aðfluttir umfram brottflutta 2001-2016.....	27
Mynd 16. Hlutfall erlendra ríkisborgara í Vesturbyggð og Tálknafirði í samanburði við landið 2009-2017.....	27
Mynd 17. Vinnusóknarsvæði út frá helstu þéttbýlisstöðum 2014.	28
Mynd 18. Landaður afli á Bíldudal, Patreksfirði og Tálknafirði 2001-2016.	29
Mynd 19. Botnfiskafli sem landað var á Vestfjörðum 2001-2016 eftir staðsetningu kaupanda.	30
Mynd 20. Helstu fiskeldisfyrirtæki á Íslandi og svæði þar sem sjókvíaelði er heimilt eða bannað.....	31
Mynd 21. Dæmigerð stærð þeirra flutningabíla sem aka vörum fyrir fiskeldisfyrirtækið Arnarlax til og frá sunnanverðum Vestfjörðum.....	33
Mynd 22. Dráttarbíll með tengivagn frá fyrirtækinu Akstur og köfun farinn þversum í þröngri beygju og brattri brekku á Vestfjarðavegi.	34

Mynd 23. Dráttarbíll með tengivagn frá fyrirtækinu Akstur og köfun dreginn af jarðýtu upp bratta brekku á Vestfjarðavegi.	34
Mynd 24. Nautgripabú í árslok 2015.	35
Mynd 25. Dreifing sauðfjárbúa og afurðastöðva í árslok 2015.	36
Mynd 26. Aðgengi íbúa að heilbrigðisþjónustu á Íslandi eftir vegakerfinu (sérhæfð sjúkrahús, heilsugæslustöðvar og sjúkrahús með vaktþjónustu og skurðstofu).	37
Mynd 27. Aðgengi íbúa að framhaldsmenntun á Íslandi eftir vegakerfinu.	38
Mynd 28. Gestakomur Íslendinga og útlendinga til Vestfjarða 2000-2017.	39
Mynd 29. Gistinætur Íslendinga og útlendinga á Vestfjörðum 2000-2017 (allar tegundir gististaða).	40
Mynd 30. Áhugaverðir staðir á sunnanverðum Vestfjörðum samkvæmt vefsjá.	41
Mynd 31. Gistinætur á sunnanverðum Vestfjörðum, Flatey, Reykhólahreppi og Ströndum 2011-2016.	43
Mynd 32. Íbúafjölgun á vestanverðu landinu 2008-2017 eftir fjarlægð frá höfuðborginni.	48
Mynd 33. Íbúafjölgun á vestanverðu landinu 2008-2017 eftir fjarlægð frá höfuðborginni minni staðir sameinaðir í punkta (með undantekningunum Búðardalur og Reykhólar og Hólmavík).	49

TÖFLUR

Tafla 1. Tölulegur samanburður á nokkrum atriðum um leiðir D2 og Þ-H.....	14
Tafla 2. Nokkar vegalengdir til og frá stöðum á sunnanverðum Vestfjörðum.	17
Tafla 3. Nemendafjöldi grunnskóla 2001-2016.	18
Tafla 4. Leikskólar og nemendur 2001-2016.	19
Tafla 5. Sauðfjárnú eftir stærð á sunnanverðum Vestfjörðum.	35
Tafla 6. Sérstaða Vestfjarða á sviði ferðaþjónustu skv. stefnumótun Ferðamálasamtaka landshlutans.	40
Tafla 7. Umferð á Vestfjarðavegi 2015, á kaflanum frá Reykhólasveitarvegi að Kleifastöðum.	52
Tafla 8. Slysatíðni á Vestfjarðavegi 2010-2014.....	54
Tafla 9. Kostnaðarauki almennrar umferðar og vöruflutninga við það að bíða eftir 22 km styttingu í 3, 10 eða 15 ár.	56

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

- Aukning fiskeldis hefur einkum leitt til þess að ákveðin viðspyrna hefur náðst fyrir byggðina á sunnanverðum Vestfjörðum og íbúum á svæðinu er aftur farið að fjölga nokkuð og atvinnulífið í vexti.
- Allar undirstöðuatvinnugreinar á svæðinu þurfa góðar vegasamgöngur til að geta þrífist eðlilega, þ.e. fiskeldi, fiskvinnsla og ferðaþjónusta.
- Tafir, umfram það sem þegar er orðið, á því að samgöngur komist í viðunandi horf ógna þeirri jákvæðu samfélagsþróun sem má sjá merki um á svæðinu.
- Samgöngubætur á Vestfjarðavegi eru í samræmi við markmið byggðaaáætlunar 2014-17 um samgöngumál.
- Leið Þ-H kemur betur út úr samanburði í mati á umhverfisáhrifum en D2 hvað varðar ýmsa þætt um öryggi og önnur áhrif á samfélagið.
- Ef leið D2 verður valin mun taka lengri tíma að koma nýjum vegi í notkun vegna meiri rannsókna, lengri framkvæmdatíma og erfiðari fjármögnunar.
- Töf á vegabótum mun hafa sífellt meiri áhrif á flutninga frá svæðinu þar eð áformað er að auka ræktun eldislax mikið og flutningamagn aukast. Um veginn fara yfir 10 ma.kr. af afurðum og mun skv. áætlunum aukast í meira en 40 ma.kr. á næstu árum.
- Ef töf verður á vegstyttingu og vegabótum mun ferðaþjónusta hafa verri skilyrði til að vaxa en ella. Líklegt er að nýr vegur leiði til beinnar fjölgunar ferðamanna.
- Frekari tafir á lagningu nýs vegar munu leiða til frekari vandræða og óöryggis vegfarenda.
- Sunnanverðir Vestfirðir eru meðal fárra svæða á landinu þar sem sjókvíaeldi á laxi er heimilt. Tafir á endurbótum Vestfjarðavegar minnka möguleika á verðmætasköpun.
- Tafir á endurnýjun vegarins torvela samskipti fólks og rýra lífsgæði á svæðinu.
- Með töfum á lagningu vegarins mun almenn umferð sem og umferð flutningabíla þurfa að ber mikinn aukalegan kostnað vegna lengri, óöryggari og verri leiðar.
- Dýrafjarðargöng munu nýtast verr ef tafir verða á framkvæmdum.
- Ef frekari tafir verða á lagningu vegarins mun núverandi malarvegur um hálsana áfram valda kvíða og óöryggi meðal vegfarenda og halda áfram að hafa neikvæð áhrif á daglegt líf íbúa og samfélagsins á sunnanverðum Vestfjörðum

1. INNGANGUR

Reykhlólahreppur óskaði í október 2017 eftir að RHA - Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri tæki að sér að bera saman samfélagsáhrif tveggja valkosta um legu Vestfjarðavegar. Ástæðan var sú að hreppurinn þurfti að velja hvor þessara leiða yrði sett inn á aðalskipulag hreppsins.

Farið hefur fram samanburður nokkurra mismunandi valkosta um legu vegarins þar sem hann liggur um Reykhlólahrepp. Samkvæmt mati á umhverfisáhrifum stendur nú valið á milli tveggja valkosta:

- **Leið Þ-H** sem þverar Þorskafjörð, liggur vestur með strönd hans og þverar mynni Djúpafjarðar og Gufufjarðar uns leiðin tengist núverandi vegi við Skálanes. Þessi leið er mjög lík þeirri legu vegarins sem er á núverandi aðalskipulagi hreppsins og kallaðist leið B í fyrra umhverfismati vegarins.
- **Leið D2** sem þverar Þorskafjörð, liggur um jarðgöng undir Hjallaháls, yfir Ódrjúgsháls og þverar miðjan Gufufjörð uns leiðin tengist núverandi vegi við Skálanes.

Niðurstaða álits Skipulagsstofnunar um umhverfismatið var sú að leið D2 hefði minni umhverfisáhrif í för með sér heldur en Þ-H en að báðir kostir næðu settum markmiðum með framkvæmdum. Vegagerðin taldi hins vegar leið Þ-H vera betri kost, einkum vegna umferðaröryggis. Kostnaðarmat Vegagerðarinnar var að jarðgangaleiðin D2 myndi kosta um 10,9 ma. kr. en leið Þ-H myndi kosta um 6,4 ma. kr. Þegar þetta er skrifað er Vegagerðin að ganga frá nýrri kostnaðaráætlun þar sem þessar tölur munu hækka.

Sú lega nýs Vestfjarðavegar nr. 60 sem er sýnd á aðalskipulagi Reykhlólahrepps er mjög lík leið Þ-H en minniháttar tilfærsla tengist fyrst og fremst því að leitast var við að minnka áhrif á Teigsskóg. Leiðin sem er í aðalskipulaginu kallaðist leið B í fyrra umhverfismati og sem felld var úr gildi. Í greinargerð aðalskipulagsins er fjallað um leið B og raktar niðurstöður fyrra mats á umhverfisáhrifum. Í aðalskipulaginu er ekki stefna um áformaða efnistökuáætlun. Þess vegna telur Skipulagsstofnun að óháð því hvaða leið verði fyrir valinu, við mat á umhverfisáhrifum, þá þurfi að gera breytingu á aðalskipulagi Reykhlólahrepps og marka þar stefnu um veglínu, efnistökusvæði og annað tengt veglagningunni (Skipulagsstofnun, 2017).

Framkvæmda- og undirbúningstími þessara tveggja valkosta; Þ-H og D2 er mismikill. Koma þar einkum til þrjú atriði. Það eru 1) jarðfræðirannsóknir vegna ganga, 2) framkvæmdatími gangagerðarinnar sjálfrar og 3) ákvörðun löggjafarvaldsins um fjárveitingu til dýrra samgöngumannvirkja á borð við jarðgöng sem hefur tilhneigingu til að taka nokkuð langan

tíma og skapa óvissu. Þetta veldur því að valkostur D2 mun komast seinna í notkun en Þ-H. Það er erfitt, vegna ofangreindrar óvissu, að segja til um hversu mikill sá tímamismunur yrði.

Reykholahreppur telur mikilvægt að draga fram hver samfélagsleg áhrif gætu orðið af mismunandi tímasetningum verkloka við endurnýjun Vestfjarðavegar innan hreppamarkanna. Það er því megin tilgangur þessarar rannsóknar að meta hver áhrif mismunandi tímasetninga eru á samfélagið á sunnanverðum Vestfjörðum. Meðal annars á grundvelli niðurstaðna þessarar rannsóknar mun sveitarstjórn taka ákvörðun um hvor þessara leiða verði sett inn á aðalskipulag Reykholahrepps.

Að beiðni hreppsins er því metið í skýrslunni hver yrði munur á samfélagslegum áhrifum samgöngubóta sem kæmu til framkvæmda eftir 3, 10 eða 15 ár.

Áhrifin eru metin á:

- Íbúáþróun og búsetu á sunnanverðum Vestfjörðum.
- Vinnumarkað og atvinnuvegi á sunnanverðum Vestfjörðum.
- Tækifæri til að styrkja og/eða vernda byggðir á sunnanverðum Vestfjörðum.
- Almenn áhrif á notendur vegakerfisins
 - Slysátíðni / -áhættu
 - Kostnaðarauka vegfarenda við að vera áfram með núverandi veg.
 - Áhrif á aðrar samgöngur – samspil við aðrar samgöngur s.s. Dýrafjarðargöng.
- Rekstur sveitarfélaga.

Þá er gerð samfélagsgreining (íbúáþróun, vinnumarkaður, atvinnuvegir og þjónusta). Einnig er leitast við að leggja mat á áhrif seinkunar framkvæmda á samfélag og lífsstíl.

2. FYRIRHUGAÐAR BREYTINGAR Á VEGAKERFINU UM REYKHÓLAHREPP

Athyglinni í þessari skýrslu verður beint að samfélagsáhrifum nýrra vegtenginga á Vestfjarðavegi, eða frestun á þeim, á Vesturbyggð og Tálknafjarðarhrepp. Á Vestfjarðavegi milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi sem hér er til skoðunar eru Hjallaháls og Ódrjúgsháls helstu þröskuldarnir. Þegar þeir hafa verið yfirstignir batna mjög tengingar milli Vesturbyggðar og Tálknafjarðar við megin vegakerfið utan Vestfjarða. Þetta eru þau tvö sveitarfélög sem eru næst vestan við umrædda þröskulda í vegakerfinu og þar sem vænta má mestra samfélagsáhrifa vegna samgöngubótanna. Svipað gildir þá um áhrif mögulegrar seinkunar framkvæmda umfram það sem orðið er. Þrátt fyrir að vegurinn liggir um Reykhólahrepp þá búa flestir íbúar hreppsins utan svæðisins sem verður fyrir mestum áhrifum af samgöngubótunum.

Farið hafa fram miklar endurbætur á Vestfjarðavegi um sunnanverða Vestfirði. Þrátt fyrir það eru ennþá 101 km vegarins með malaryfirborði og er sums staðar um erfiða fjallvegi að fara sem lokast þráfaldlega að vetrarlagi. Þeim þröskuldum sem eru á leiðinni þarf að vinna bug á. Versti hlutinn er Hrafseyrarheiði sem lokuð er bróðurpart vetrarins en hafin er vinna við göng undir hana, Dýrafjarðargöng. Aðrar slæmar hindranir eru Dynjandisheiði, Klettsháls, Hjallaháls og Ódrjúgsháls. Sá hluti Vestfjarðavegar sem hér er til umfjöllunar er eini vegarkafli frá þjóðvegakerfinu að sunnanverðum Vestfjörðum sem er enn með malarslitlagi.



Mynd 1. Bundið slitlag í árslok 2016.

Óbreytt ástand í samgöngumálum á þessum hluta Vestfjarðavegar, þ.e. **núllkostur**, er ófullnægjandi samkvæmt mati á umhverfisáhrifum (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. 2017) þar sem hann sé vegtæknilega óviðunandi. Kröfum til umferðaröryggis sé hvergi nærri fullnægt. Megin

gallar vegarins séu of mikill bratti og of krappar beygjur. Þá standist vegurinn ekki kröfur til burðarþols og þarf oft að grípa til þungatakmarkana. Slíkt er sífellt að verða óásættanlegra þar sem miklir þungaflutningar eru um veginn, m.a. vegna mikils og vaxandi fiskeldis á sunnanverðum Vestfjörðum. Samkvæmt umhverfismati yrði mjög örðugt að tryggja samtímis viðunandi greiðfærni og umferðaröryggi sem eru megin ástæður þess að Vegagerðin telur brýnt að ráðast í framkvæmdir. Núllkosturinn uppfyllir hvorki kröfur Samgönguáætlunar né Vegagerðarinnar um öruggar og greiðar samgöngur. Í umhverfismatsskýrslunni er fullyrt að ef umferð um veginn aukist þá muni umferðaróhöppum fjölga að sama skapi verði ekkert gert til að auka öryggi á veginum. Vestfjarðavegur er stofnvegur og gert er ráð fyrir að nýr vegur verði lagður samkvæmt vegflokki C8, sem er 8 m breiður. Hönnunarhraði C8 er á bilinu 50 – 110 km/klst.

Nokkrir mismunandi valkostir á legu þessa hluta Vestfjarðavegar voru bornir saman í mati á umhverfisáhrifum vegarins. Í þessari skýrslu er hins vegar aðeins fjallað um álitamál um mismunandi samfélagsáhrif miðað við annars vegar **leið D2** og hins vegar **leið Þ-H** og verður þeim lýst nánar hér að aftan. Miðað var við, samkvæmt umhverfismatsskýrslunni, að hægt yrði að bjóða verkið út um leið og undirbúningi lyki og fjárveitingar og öll leyfi lægju fyrir. Ef undirbúningsframkvæmdir hefðu hafist á árinu 2016 var búist við að framkvæmdum lyki haustið 2019. Fram kom í umhverfisskýrslu að tímalengd framkvæmda væri háð leiðarvali, einkum hvort jarðgangaleið yrði fyrir valinu eða ekki. Þetta er megin ástæða þess að farið er í þessa vinnu nú við að meta mismunandi samfélagsáhrif leiða. Hvenær nýjar samgöngur komast í gagnið hefur þýðingu í tengslum við samfélagsáhrif þeirra. Þá er framkvæmda-kostnaður mjög mismunandi eftir því hvort jarðgangaleið verður fyrir valinu eða ekki. Í samgönguáætlun árána 2011-2022 var 3,2 ma.kr. fjárveiting til framkvæmda á Vestfjarðavegi um Gufudalssveit á tímabilinu 2015-2018. Þá var gert ráð fyrir 5 ma.kr. til jarðgangagerðar undir Hjallaháls á árunum 2019-2022. Sá fyrirvari var gerður að í þau yrði aðeins ráðist ef ekki yrði önnur lágglendisleið fyrir valinu. Samtals voru ráðgerðar fjárveitingar í langtímaáætlun 8,2 ma.kr.

Hafa ber í huga að á meðan ekki er búið að koma veltengingum í framkvæmd milli Bjarkalundar og Skálaness niðurgreiðir ríkið siglingar Breiðafjarðarferjunnar Baldurs milli Brjánslækjar og Stykkishólms. Á sumrin eru farnar tvær ferðir daglega en ein á veturna. Þegar þessi skýrsla var gerð var Baldur í viðgerð vegna alvarlegrar bilunar, ekkert skip sigldi í staðinn og búist við að þjónustan lægi niðri um fjögurra vikna skeið eða svo. Á meðan var vetrarþjónusta Vegagerðarinnar á Vestfjarðavegi aukin og fram kom í frétt um málið að fylgst

yrði sérstaklega með helstu farartálum; Klettshálsi, Ódrjúgshálsi, Hjallahálsi, Svínadal og Bróttabrekku (Vegagerðin, 2017, 22. nóvember).

2.1. Markmið með framkvæmdum og samræmi við áætlanir

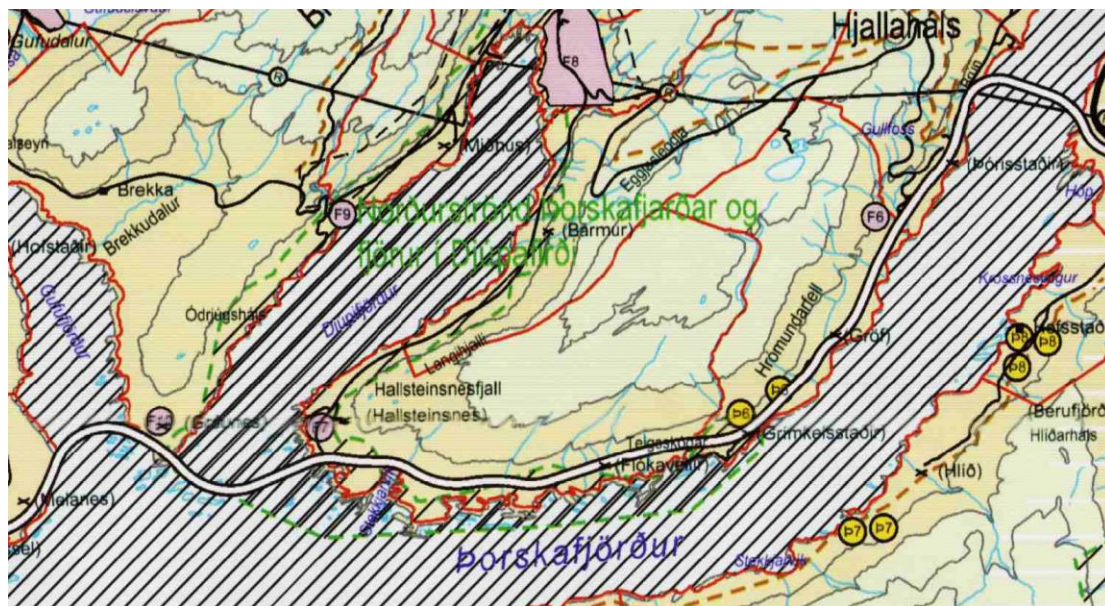
Eins og fyrr var minnst á er lega nýs Vestfjarðavegar samkvæmt leið Þ-H með þverun Þorskafjarðar, Djúpaþfjarðar og Gufufjarðar mjög lík þeirri leið sem sýnd er í aðalskipulagi Reykhólahrepps 2006-2018. Metur Vegagerðin það svo að leið Þ-H sé í samræmi við eftirfarandi markmið stofnunarinnar:

- Öruggar og greiðar samgöngur á sjó og landi.
- Hagkvæm uppbygging og rekstur samgöngukerfisins í sátt við umhverfið.

Þá er leiðaval skv. leið Þ-H í umhverfismatsskýrslu sagt í samræmi við markmið um þróun í samgöngum eins og þau eru sett fram í þingsályktun um samgönguáætlun áráanna 2011-2022:

- Greiðari samgöngur.
- Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.
- Umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
- Öryggi í samgöngum.
- Jákvæð byggðapróun.

Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018, staðfest 24. ágúst 2009, sýnir nýjan Vestfjarðaveg samkvæmt þeirri legu sem kölluð var leið B í fyrra umhverfismati vegarins árið 2005. Niðurstöðu umhverfismatsins um að velja leið B var hafnað í úrskurði Skipulagsstofnunar árið 2006. Kærði Vegagerðin þá niðurstöðu og fór málið bæði fyrir héraðsdóm og hæstarétt. Var matið fellt úr gildi árið 2009 að gengnum staðfestingardómi Hæstaréttar. Í matsskýrslu endurtekens umhverfismats árið 2017 (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2017) kom fram að líklega þyrfti aðeins að gera óverulegar breytingar á aðalskipulaginu vegna leiðar Þ-H. Hér að neðan má sjá leið B eins og hún er sýnd á staðfesta skipulagsuppdrættinum dags. 18. júní 2009 en hún er nokkurn veginn í legu leiðar Þ-H.



Mynd 2. Aðalskipulag Reykhólahrepps á því svæði sem valkostir Þ-H og D2 liggja um.

Heimild: Gísli Gíslason o.fl., 2008).

Í athugasemdum Reykhólahrepps við matsskýrslu seinna umhverfismatsins árið 2017 mat hreppurinn leið Þ-H vera í samræmi við aðalskipulagið:

„Fyrirhuguð veglagning samkvæmt valkosti Þ-H er í samræmi við gildandi aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Aðrir kostir sem Vegagerðin leggur fram í frummatsskýrslu eru ekki í samræmi við aðalskipulag Reykhólahrepps. Breyting á vegstæði eins og hún er kynnt skv. leið Þ-H í frummatsskýrslu er í samræmi við markmið aðalskipulagsins en þar segir meðal annars að leggja skuli áherslu á: „Að leita hagkvæmstu lausna í vegagerð og stuðla að umferðar- og rekstraröryggi, samtengingu byggðar, m.a. vegna skólaaksturs og atvinnu utan þéttbýlis“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. 2017, bls. 139).

Í þingsályktun um landsskipulagsstefnu 2015-2016 sem var samþykkt á Alþingi 16. mars 2016 kemur fram að skipulagsgerð sveitarfélaga skuli stefna að greiðum samgöngum innan skilgreindra vinnusóknar- og þjónustusvæða, með styrkingu byggðar að leiðarljósi. Við skipulag byggðar og samgangna verði miðað við að sem flestir íbúar komist til næsta meginkjarna á innan við einni klukkustund. Skipulag feli einnig í sér stefnu um almennings-samgöngur. Jafnframt verði mótuð stefna um tengingar milli helstu meginkjarna í samræmi við samgönguáætlun.

2.2. Leið D2

Hér verður fjallað um nokkur atriði er varða fyrirkomulag leiðar D2 og sem hafa þýðingu fyrir samfélagsáhrif, s.s. hæð yfir sjó, stytting og annað sem varðar greiðfærni og öryggi.

Nýr vegur samkvæmt leið D2 yrði 22 km langur með 4,5 km jarðgöngum. Leiðin þverar Þorskafjörð, liggur undir Hjallaháls í jarðgöngum, yfir Ódrjúgsháls í 168 m hæð yfir sjó¹ og þverar innanverðan Gufufjörð. Vegstytting nemur um 20 km.

Þrátt fyrir að leið D2 sé í umhverfismati metin uppfylla sett markmið um samgöngubætur vegna endurnýjunar Vestfjarðavegar telur Vegagerðin í svari við framkominni athugasemd þar að lútandi að greiðfærni leiðarinnar verði minni en annarra kosta því hún liggur í mestri hæð yfir sjó eða í 168 m hæð yfir Ódrjúgsháls (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2017, bls. 69). Leiðin er appelsínugul á eftirfarandi uppdrætti.



Mynd 3. Leið D2, appelsínugul.

Heimild: Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. (2017).

Unnt er að skipta vinnu við leið D2 í fimm áfanga þar sem hún liggur víða nálægt núverandi vegi og gætu áfangarnir verið eftirfarandi:

- 1) Þverun Þorskafjarðar,
- 2) jarðgöng undir Hjallaháls,
- 3) botn Djúpafjarðar og brekkurnar upp á Ódrjúgsháls,
- 4) brekkurnar niður Ódrjúgsháls og þverun Gufufjarðar og
- 5) endurbygging Vestfjarðavegar í vestanverðum Gufufirði frá þverun að Skálaneshrauni.

¹ Núverandi leið liggur um Ódrjúgsháls í 168 m hæð yfir sjó en mikil breyting verður á legu vegarins.

Talsverð óvissa er um framkvæmdatíma vegna jarðgangagerðar undir Hjallaháls, þ.e. jarðfræðirannsóknir, óvissa um framgang verks vegna jarðfræðilegra aðstæðna og síðast en ekki síst vegna fjármögnunar á dýrum valkosti.

2.3. Leið Þ-H

Leið Þ-H þverar Þorskafjörð á sama stað og leið D2 en liggur síðan út með firðinum að vestanverðu. Þar liggur hún um Teigsskóg og jarðirnar Þórisstaði, Gröf og Hallsteinsnes. Þaðan liggur leiðin um brú yfir mynni Djúpafjarðar yfir á Grósnæs og aftur á brú yfir mynni Gufufjarðar uns hún tengist núverandi vegi á Skálanesi. Leiðin er öll á láglandi og stytting vegalengdar er um 22 km. Uppdráttur að neðan sýnir leiðina í bláum lit.



Mynd 4. Leið Þ-H, blá.

Heimild: Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. (2017).

Unnt er að áfangaskipta leið Þ-H í þrjá hluta:

- 1) Þverun Þorskafjarðar,
- 2) Þórisstaðir - Skálanes og
- 3) tenging að Djúpadal.

Verktími hvernar fjarðarþverunar gæti verið allt upp undir heilt ár samkvæmt matskýrslu.

2.4. Mat Vegagerðarinnar og Skipulagsstofnunar á samanburði leiða

Vísað er til þess í matskýrslu að samkvæmt markmiðum samgönguáætlunar sé æskilegt að stytta veginn sem mest, ef styttingin er hagkvæm. Af valkostum í matsvinnunni var leið D2

talin skera sig úr þar sem hún er lengst, eða 2,2 km lengri en sú leið sem er styst. Þá fylgir leið D2 núverandi vegi á lengstum kafla, eða á 3,7 km. Því munu framkvæmdir á leið D2 hafa mest neikvæð áhrif á samgöngur á framkvæmdatímanum.

Rekstrarkostnaður vegarins er háður vegalengd og vetraraðstæðum. Vegagerðin býst við að rekstrarkostnaður verði hæstur á leið D2, bæði þar sem hún er lengst og að hún liggja áfram um Ódrjúgsháls. Talið er að greiðfærni leiðar D2 verði minni en annarra leiða því hún liggur í mestri hæð yfir sjó. Í matsskýrslu segir: „Leið D2 kemur verst út í samanburðinum. Kaflar hennar eru í miklum bratta sem eru yfir viðmiðunarreglum og sniðhalli einnig. Veglínan fer mest upp í 168 m hæð. Auk þess er hún um 2 km lengri en hinar leiðirnar“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2017, bls. 60). Báðar leiðir sneiða hjá snjópungum köflum.

Tafla 1. Tölulegur samanburður á nokkrum atriðum um leiðir D2 og Þ-H.

Heimild: Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. (2017).

	Núverandi vegur	Leið D2	Leið Þ-H
Vegalengdir (km)			
Ísafjörður - Reykjavík	448	428	426
Flókalundur - Reykjavík	331	311	309
Tálknafjörður - Reykjavík	393	373	371
Patreksfjörður - Reykjavík	392	372	370
Stytting Vestfjarðavegar	-	19,6	21,6
Framkvæmdir			
Nýlögn vegar (km)		18,2	17,1
Endurbygging núverandi vegar (km)		3,8	2,9
Lengd í jarðgöngum (km)	-	4,5	-
Lengd brúa (m)		358	690
Öryggi			
Minnsti hönnunarhraði (km/klst)	20	100	90
Mesti bratti / halli (%)	20	8	6,5
Mesta hæð yfir sjó (m)	336	168	67
Minnsti beygjuradíus (m)	10	450	350
Áætlaður kostnaður (ma. kr.)	-	10,9	6,4

Í matsskýrslu er vísað til greinargerðar Byggðastofnunar með stefnumótandi byggðaáætlun 2014-2017 þar sem kemur fram að ferðatími og greiðfærni séu mikilvægir þættir en ekki aðeins vegalengdir. Samgöngur marki áhrifsvæði, vinnu- og þjónustusóknir og ráði þannig mörkum skilvirkra heilda eða samfélaga. Bundið slitlag, hæð vega yfir sjó, vetrarfærð og vegabjónusta séu mikilvægir þættir fyrir staðsetningu, samkeppnisstöðu og búsetu (Byggðastofnun, 2013).

Með bréfi dags. 28. nóvember 2016 lýsti sveitarstjórn Reykhólahrepps sig sammála mati Vegagerðarinnar um að leið Þ-H félli best að settum markmiðum. Sagði m.a. svo í bréfi sveitarstjórnar:

„Þá er fyrirhuguð veglagning skv. leið Þ-H í samræmi við stefnu stjórnvalda í samgöngumálum sbr. þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 hvað varðar markmið um greiðar og hagkvæmar samgöngur. Aðrir kostir falla síður að markmiðum um hagkvæmar samgöngur enda mun dýrari í framkvæmd en leið Þ-H“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2017, bls. 61).

Á íbúafundi á Reykhólum vegna umhverfismatsins kom fram spurning um það hvort Vegagerðin teldi leið D2 ásættanlegan kost. Svar Vegagerðarinnar var að *Leið D2 sé ásættanlegur kostur en að hún komi þó verst út í samanburði hvað varðar umferðaröryggi, þá sé hún 2 km lengri en hinar leiðirnar, fari upp í meiri hæð og liggi á kafla í miklum bratta.*

Nokkur fleiri atriði geta haft áhrif á greiðfærni og öryggi s.s. hætta á ofanflóðum úr bröttum hlíðum. Við samanburð á mögulegum leiðum kemur í ljós að *ofanflóðahætta er mest á leiðum A1 og I, þar á eftir kemur leið D2 en leið Þ-H rekur lestina.* Hættan á þessu sé mest í Laugalandshrauni² og á Ódrjúgshálsi sem verður áfram hluti leiðar D2.

Vegagerðin telur leið Þ-H besta kostinn þegar tekið er tillit til kostnaðar en það er ekki sú leið sem hefur minnst neikvæð áhrif á umhverfið. Niðurstaða mats á umhverfisáhrifum er að leiðir D2 ásamt leið H1, sem ekki er skoðuð hér, muni hafa minnst neikvæð áhrif á þá umhverfisþætti sem eru metnir. Hins vegar getur Vegagerðin ekki mælt með þeim leiðum vegna kostnaðar en kostnaðarmunur á leiðum Þ-H og D2 er 4,5 milljarðar. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er verið að endurnýja kostnaðaráætlun vegarins milli Bjarkalundar og Skálaness. Mun kostnaður samkvæmt því hækka umtalsvert og jarðgangaleiðarinnar D2 hlutfallslega meira.

Niðurstaða Vegagerðarinnar og rök fyrir því að velja leið Þ-H voru dregin saman á eftirfarandi hátt:

- a) „Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir sveitarfélaga sbr. 1. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 80/2007. Frávik leiðar Þ-H frá aðalskipulagi verða að teljast óveruleg frá þeirri línu sem er að finna á gildandi aðalskipulagi Reykhólahrepps og hafa forsvarsmenn sveitarfélagsins lýst þeirri afstöðu sinni.
- b) Innanríkisráðherra lagði fyrir Alþingi þann 27. september [2016] tillögu að Samgönguáætlun 2015-2026. Jarðgangaáætlun er hluti samgönguáætlunar og fram

² Við sunnanverðan Þorskafjörð á leið A1.

kemur að ekki er reiknað með jarðgöngum undir Hjallaháls á framangreindu tímabili og því fjármagni sem ætlað er til málaflokksins ráðstafað til annarra jarðganga. Í sömu áætlun eru áætlaðar fjárveitingar til vegagerðar um Gufudalssveit í samræmi við áætlanir um kostnað við leið Þ-H. Því er ekki fyrir séð að fjármagn fái til framkvæmda á þeim leiðum sem hafa minnst neikvæð áhrif á umhverfið þ.e. jarðgangaleiðirnar H1 og D2. Kostnaður vegna leiðar D2 er 10,9 milljarðar kr. og leiðar H1 er 12,0 milljarðar kr. Dýpri kolefnisspor og meiri rekstrarkostnaður fylgja þessum leiðum en öðrum. Engu að síður eru þetta þær leiðir sem Vegagerðin telur að hefðu í för með sér minnst neikvæð áhrif á umhverfið.

- c) Við undirbúning mats á umhverfisáhrifum hefur Reykhólahreppur lagt mikla áherslu á að nýr Vestfjarðavegur verði lagður um láglandi og hvorki um Hjallaháls né Ódrjúgsháls. Því er óvíst að veitt yrði framkvæmdaleyfi fyrir leið D2 þar sem hún liggur yfir Ódrjúgsháls.
- d) Ódýrasti kosturinn er að leggja Vestfjarðaveg eftir leið Þ-H. Sú lausn mun kosta um 6,4 milljarða kr., en sú leið sem næst er í röðinni, leið I, mun kosta 10,4 milljarða kr. Vegagerðin telur að sú leið sé lakari kostur en leið Þ-H, vegna meiri neikvæðra áhrifa á umhverfið.
- e) [Fram hafi komið] að ef leiðir A1 eða I verði fyrir valinu sé æskilegt að fara í frekari rannsóknir þar sem skilyrðum um straumhraða í brúaropi sé ekki fullnægt, einnig hafi leið A1 hvað mestu áhrifin á straummynstur og leið I hafi neikvæð áhrif á útskolun og súrefni í Þorskafirði, þættir sem þyrfti að skoða nánar yrði Vestfjarðavegur lagður eftir henni.
- f) Ef ákveðið yrði að leggja veginn eftir leið A1 eða I, þyrfti að endurskoða hönnun þeirra til að uppfylla forsendur um straumhraða í brúaropum. Slíkt myndi óhjákvæmilega hafa í för með sér aukinn kostnað“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl., 2017, bls. 394)

Hér er rétt að draga einkum fram tvennt í þessari upptalningu sem gæti riðið baggamuninn varðandi samanburð leiða D2 og Þ-H. Í fyrra lagi þá staðreynd að ekki sé gert ráð fyrir fjármagni til jarðgangaleiðar í fram kominni þingsályktunartillögu að samgönguáætlun og í seinna lagi að Vegagerðin telji óvíst að Reykhólahreppur muni veita framkvæmdaleyfi fyrir leið D2 sem liggur um Ódrjúgsháls og því ekki á láglandi.

3. SAMFÉLAGSGREINING

Hér verður gerð grein fyrir stöðu samfélagsins á sunnanverðum Vestfjörðum; íbúapróun, atvinnulífi, þjónustu og staðbundinni stjórnsýslu. Sjónum verður einkum beint að sveitarfélögum Vesturbyggð og Tálknafirði sem mest verða fyrir áhrifum af samgöngubótum um Reykhólahrepp á næstu árum eða frekari tölum á þeim. Þegar Dýrafjarðargöng verða opnuð sem er áætlað árið 2020 er viðbúið að áhrifa samgöngubóta á Vestfjarðavegi um Reykhólahrepp muni í auknum mæli einnig gæta á norðanverðum Vestfjörðum. Vestfjarðavegur nr. 60 mun verða sífellt betri valkostur við Djúpveg nr. 61 eftir því sem vegur 60 verður byggður upp og leiðin þar styttest.

3.1. Staðhættir

Staðhættir sem tengjast samfélagsáhrifum samgöngubóta varða einkum aðgengi og vegalengdir. Tafla að neðan sýnir helstu vegalengdir og fjallvegi við núverandi samgöngur.

Tafla 2. Nokkar vegalengdir til og frá stöðum á sunnanverðum Vestfjörðum.

Heimild: Vegagerðin.

	Km	Leið og hæstu fjallvegir
Patreksfjörður-Bíldudalur	30	Um Hálf dán (500 m).
Patreksfjörður-Tálknafjörður	18	
Patreksfjörður-Ísafjörður, sumar ³	173	Hálf dán, Suðurfirðir, Dynjandisheiði (500 m), Hrafnseyrarheiði (552 m), Gemlufallsheiði.
Patreksfjörður-Ísafjörður, vetur	417	Kleifaheiði (404 m), Barðastrandarsýsla, Þröskuldar, Steingrímsfjarðarheiði (439 m), Djúp.
Patreksfjörður-Reykjavík	392	Kleifaheiði, Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka (402 m), Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Bíldudalur-Reykjavík	376	Suðurfirðir, Helluskarð (468 m), Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng.
Tálknafjörður-Reykjavík	393	Hálf dán (500 m), Suðurfirðir, Helluskarð, Barðastrandarsýsla, Svínadalur, Brattabrekka, Borgarfjarðarbrú, Hvalfjarðargöng

Nokkrir þröskuldar í samgöngukerfinu eru eftir á sunnanverðum Vestfjörðum. Gagnvart tengingu við norðanverða Vestfirði er það einkum Hrafnseyrarheiði sem sigrast verður á með Dýrafjarðargöngum. Við gangagerðina styttest Vestfjarðavegur nr. 60 um 27 km. Þá þarf að

³ Hrafnseyrarheiði er að jafnaði lokuð stóran hluta vetrar og Dynjandisheiði er um 30 km löng og 500 m há þar sem hún er hæst og snjóalög geta verið mikil.

byggja upp gamla malarveginn um Dynjandisheiði sem er 32 km langur. Hugmyndir eru um að gera tiltölulega stutt göng þar sem vegurinn liggur hæst (Vísir, 2016, 18. maí). Þröskuldar á samgöngum frá sunnanverðum Vestfjörðum og gagnvart vestanverðu landinu eru einkum Klettsháls, Hjallaháls, Ódrjúgsháls og gömlu vegirnir á þeim slóðum.

3.2. Sveitarfélög

Tvö sveitarfélög, Vesturbyggð og Tálknafjörður eru á sunnanverðum Vestfjörðum vestan vegtengingarinnar sem til skoðunar er í Reykhólahreppi. Í Vesturbyggð eru byggðakjarnarnir Patreksfjörður og Bíldudalur. Að auki eru sveitirnar Barðaströnd, Breiðavík, Hænuvík, Ketildalir, Látrar, Rauðisandur og Suðurfirðir. Byggðin í Tálknafjarðarhreppi er einkum í þorpinu Tálknafirði. Vesturbyggð er sameinað sveitarfélag sem var myndað árið 1994 en íbúar Tálknafjarðarhreypps, sem einnig var hluti af sömu sameiningartillögu, felldu tillöguna fyrir sitt leyti.

3.2.1. Þjónusta sveitarfélaga

Samkvæmt samantekt Byggðastofnunar (2017c) er fjöldi þjónustubátta á vegum sveitarfélaganna á sunnanverðum Vestfjörðum (eða með aðild þeirra) álíka mikill á Patreksfirði, Tálknafirði og Bíldudal.

Hér verður fjallað um þætti í þjónustu sveitarfélaganna og sem helst gætu orðið fyrir áhrifum af breyttum samgöngum. Breytingar á atvinnulífi og þar með íbúafjölda getur haft mikil áhrif á skólana á svæðinu. Sjá má í töflunni hér að neðan hvernig nemendafjöldi grunnskólanna hefur þróast frá aldamótum.

Tafla 3. Nemendafjöldi grunnskóla 2001-2016.

Gögn: Hagstofa Íslands.

	2001	2006	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Grunnsk. á Tálknaf.	61	45	46	53	49	42	41	39
Bíldudalsskóli								37
Grunnsk. Vesturb.	168	142	103	104	110	125	138	89

Mjög hefur fækkað í skólunum en sjá má að viðspyrna hefur náðst í Vesturbyggð frá því um 2011 og aftur er farið að fjölga nemendum þar. Sjá má að Bíldudalsskóli er nú rekinn sem sjálfstæð eining en Grunnskólar í Vesturbyggð höfðu árið 1999 verið sameinaðir í einn skóla (Morgunblaðið 1999, 27. maí). Tálknafjarðarskóli er rekinn af Hjallastefnunni. Í Vesturbyggð

hefur samkvæmt upplýsingum frá sveitarstjórn orðið lítilsháttar fjölgun á starfsfólki vegna fjölgunar í leik- og grunnskólum (Byggðastofnun, 2017a). Á Bíldudal hefur verið boðið upp á lengda viðveru grunnskólabarna vegna fjölgunar íbúa og til að koma til móts við fjölskyldufólk.

Leikskólinn Tjarnarbrekka er hluti af Bíldudalsskóla og á Patreksfirði er leikskólinn Araklettur. Á Patreksfirði hefur leikskólalássur verið fjölgað með viðbyggingu vegna fjölgunar undanfarin ár en þörf er á meiri stækkun. Á Tálknafirði er leikskólinn rekinn sem deild í Tálknafjarðarskóla.

Tafla 4. Leikskólar og nemendur 2001-2016.

Gögn: Hagstofa Íslands.

	2001	2006	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tálknafj.hr. - Vindheimar	34	17						
Tálknafj.skóli/leikskólad.			21	22	21	20	19	12
Vesturb. - Araklettur	33	26	36	44	43	63	58	54
Vesturb. - Tjarnarbrekka	16	12	9	13	14			
Vesturbyggð samtals	49	38	45	57	57	63	58	54

Íþróttamiðstöðvar eru á Patreksfirði, Bíldudal og á Tálknafirði. Íþróttahúsið á Bíldudal hefur verið stækkað vegna fjölgunar íbúa á undanförunum árum. Íþróttafulltrúi hefur og verið ráðinn til að samræma íþróttastarf á svæðinu. (Byggðastofnun, 2017a). Rekinn er Tónlistarskóli Vesturbyggðar á Patreksfirði.

Staðsettar eru þjónustumiðstöðvar á Bíldudal, Patreksfirði og á Tálknafirði sem veita stofnunum og bæjarbúum margvíslega þjónustu, einkum í tengslum við rekstur á innviðum sveitarfélaganna.

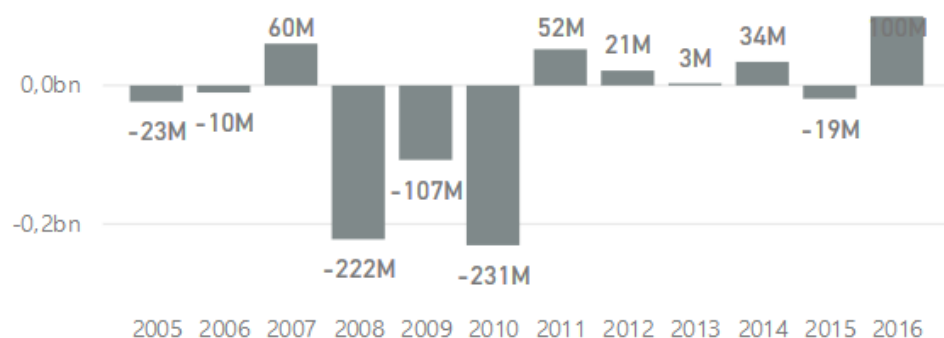
Vesturbyggð og Tálknafjörður eiga í talsverðu samstarfi innbyrðis. Einnig eru sveitarfélögin þátttakendur í ýmsu samstarfi sem rekið er á landshlutagrunni, s.s. landshlutasamtökum, atvinnuþróun og málefnum fatlaðra. Lítið er um samstarf við Reykhólahrepp eða Ísafjarðarbæ og kemur þar sjálfsagt til að samgöngur við þessi sveitarfélög eru slæmar og/eða liggja niðri hluta úr ári. Atvinnuþróun er mikilvægt samstarfssvið fyrir sveitarfélögin og með samstarfi við Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða hafa Tálknafjarðarhreppur og Vesturbyggð t.d. getað unnið að uppbyggingu fiskeldis og byggingu iðngarða á hafnarsvæði Tálknafjarðar auk þess að efla þjónustu og stoðgreinar fyrir fiskeldi (Byggðastofnun, 2017a).

Vesturbyggð hefur ráðið til sín verkefnastjóra samfélagsuppbyggingar vegna verkefna í tengslum við vaxandi atvinnustarfsemi og innviðaupbyggingu sem einkum stafar af umsvifum í fiskeldi. Í gangi er tilraunaverkefni með almenningssamgöngur á sunnanverðum Vestfjörðum í samvinnu sveitarfélaganna og fleiri aðila (Byggðastofnun, 2017a).

Umsvif á sviði fiskeldis hafa haft áhrif á fasteignamarkaðinn og skipulagsmál sveitarfélaganna. Þannig er mikil eftirspurn eftir húsnæði í Tálknafjarðarhreppi og nokkur hreyfing á íbúðamarkaði. Tálknafjarðarhreppur stóð að byggingu parhúss árið 2016 og annars 2017 en langt var þá frá því að hús reis síðast á staðnum (Vísir, 2017, 18. júní). Í Vesturbyggð er erfitt fyrir nýja íbúa að finna húsnæði en þar hefur sveitarfélagið veitt afslátt af gatnagerðargjöldum í von um að glæða húsbyggingar og lóðaverð er lágt. Íbúðahúslóðir eru til staðar en lítil eftirspurn vegna mismunar á byggingarkostnaði og söluverðs fasteigna þótt fasteignaverð hafi hækkað allnokkuð undanfarið. Iðnaðarsvæði hefur verið skipulagt á Bíldudal og lausar lóðir eru fyrir atvinnustarfsemi á Patreksfirði.

3.2.2. Afkoma sveitarfélaga

Samkvæmt tölum sem eru aðgengilegar á vef Sambands íslenskra sveitarfélaga (e.d.) hefur afkoma Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps verið nokkuð misjöfn allra síðustu ár. Sammerkt eiga sveitarfélögin að afkoma versnaði mjög í hruninu 2008 en rekstur jafnaði sig síðan 2011 og hefur verið í jafnvægi flest ár síðan. Undantekning er árið 2016 í tilviki Tálknafjarðarhrepps sem líklega tengist áfalli í atvinnumálum árið 2015. Sjá myndir frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga hér að neðan⁴.

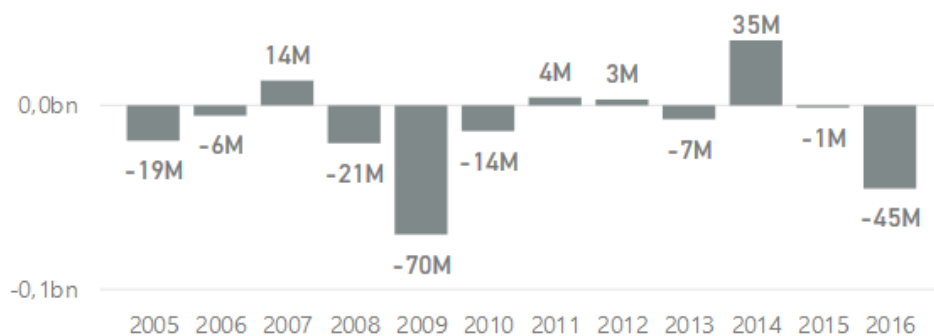


Mynd 5. Vesturbyggð, rekstrarniðurstaða 2005-2016.

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga (e.d.).

⁴ Ath. að bn á y-ás myndanna ætti í raun að vera ma. eða milljarðar kr.

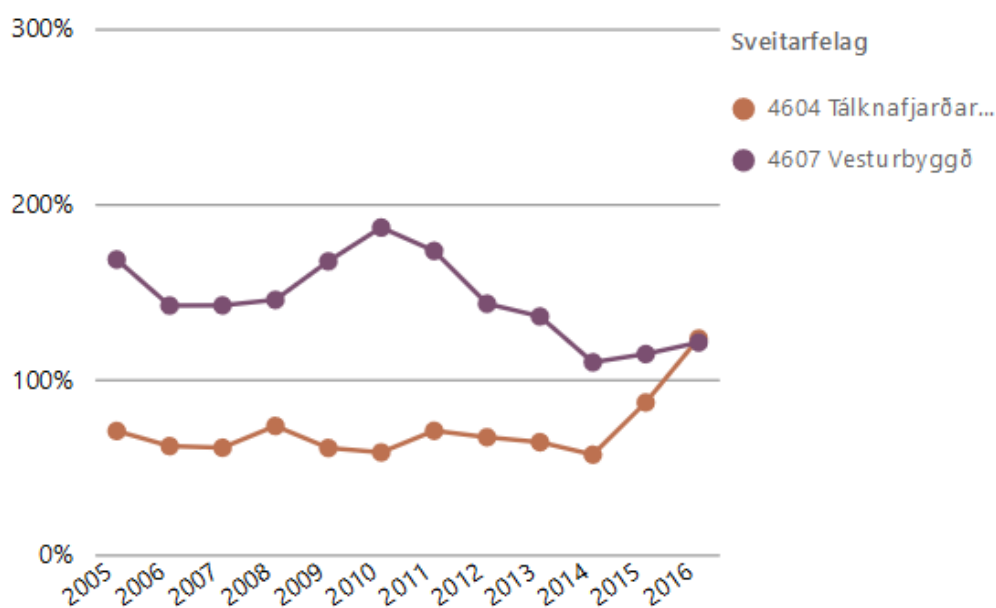
Rekstrarniðurstaða Tálknafjarðarhrepps var nokkuð neikvæð árið 2016 og varð samdráttur á tekjum milli ára.



Mynd 6. Tálknafjarðarhreppur, rekstrarniðurstaða 2005-2016.

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga (e.d.).

Skuldahlutfall Vesturbyggðar eða skuldir sem hlutfall af tekjum var hátt en hefur farið lækkandi frá 2010 og er nú nánast það sama og hjá Tálknafjarðarhreppi sem hefur staðið vel hvað þennan mælikvarða varðar.

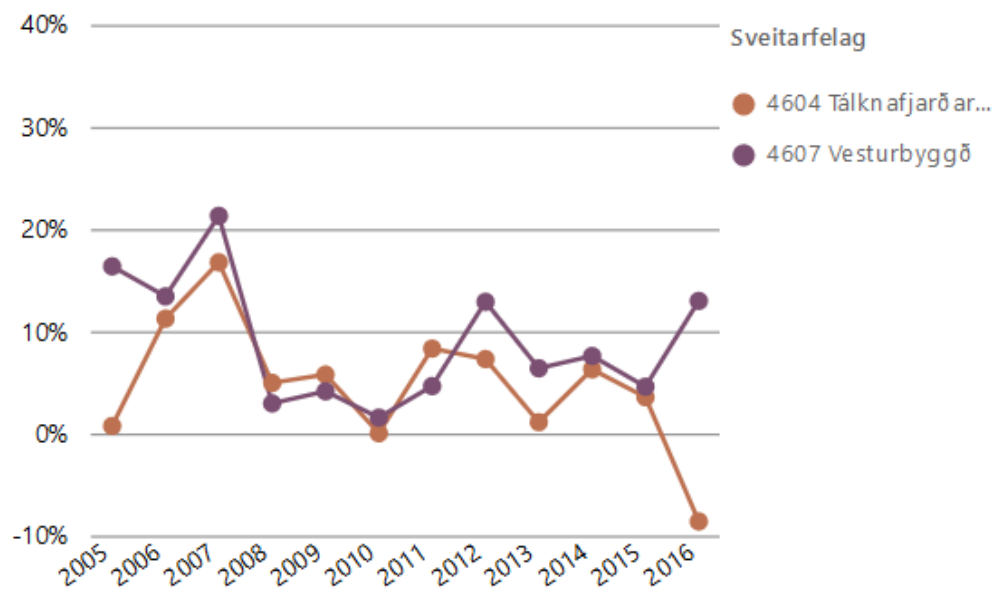


Mynd 7. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, skuldahlutfall 2005-2016.

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga (e.d.).

Veltufé frá rekstri er það sem eftir stendur þegar búið er að greiða alla reikninga sem tengjast daglegum rekstri að undanskildum fjárfestingum og afborgunum lána. Sjá má að sveitarfélögin fylgdust í stórum dráttum að á tímabilinu 2006-2015 en þá skildu leiðir. Lækkaði hlutfallið mjög hjá Tálknafjarðarhreppi og hækkaði hjá Vesturbyggð. Lántaka hjá Tálknafjarðarhreppi s.s. vegna framkvæmda við hitaveitu og kaup á stjórnsýsluhúsi árið 2016 mun vera meðal þess

sem skýrir þessa þróun. Tekjusamdráttur vegna íbúafækkunar í kjölfar áfalls í atvinnumálum tengist líklega þessari þróun hjá hreppnum.

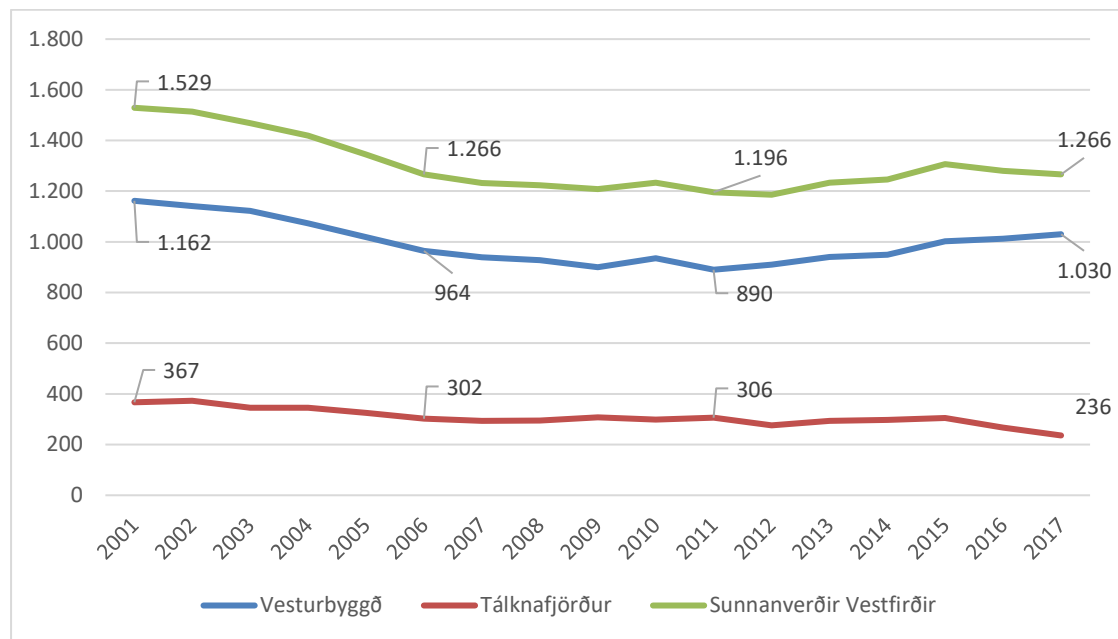


Mynd 8. Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppur, veltufé frá rekstri í hlutfalli við tekjur 2005-2016.

Heimild: Samband íslenskra sveitarfélaga (e.d.).

3.3. Íbúapróun

Íbúum á sunnanverðum Vestfjörðum fækkaði til ársins 2012 þegar þeir urðu 1.186 en hefur síðan fjölgað aðeins eða um 60. Þróunin hefur þó verið ójöfn milli sveitarfélaganna. Síðustu ár hefur íbúum fjölgað í Vesturbyggð (Patreksfirði). Þá viðspyrnu má einkum rekja til uppbyggingar í fiskeldi.



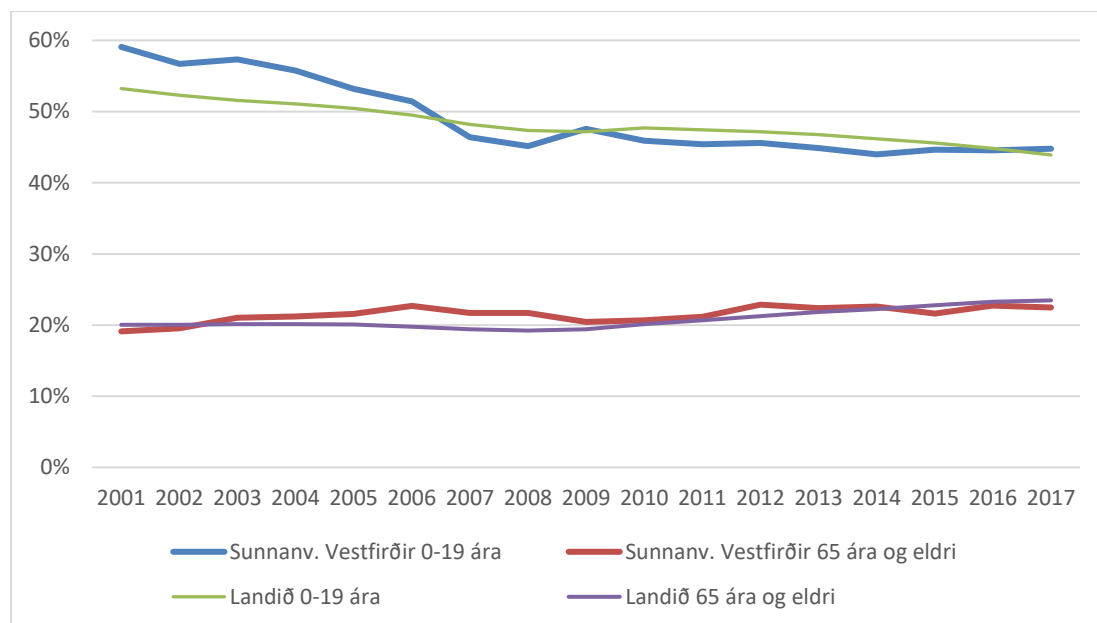
Mynd 9. Íbúapróun á sunnanverðum Vestfjörðum 2001-2017.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Nokkur fækkun hefur orðið á Tálknafirði á tímabilinu, einkum í tveimur áföngum; 2001-2005 og síðan eftir 2015. Frá 2006 til 2015 var íbúafjöldi Tálknafjarðar í kringum 300 en mikil fækkun varð síðan er fiskvinnslu Þórsbergs hf. var lokað árið 2015 og í kjölfarið fækkaði íbúum um tæplega 23% en 26 starfsmönnum var þá sagt upp störfum. Sýnir þetta hve viðkvæm lítil samfélög eru fyrir áföllum í atvinnulífinu á borð við þetta.

Þegar litið er til aldurssamsetningar samkvæmt framfærsluhlutföllum⁵, má sjá að svæðið þróast á svipaðan hátt og landið sem heild. Framfærsluhlutfall ungmenna 0-19 ára lækkaði þó hraðar á sunnanverðum Vestfjörðum framan af öldinni en á landinu í heild og var undir landsmeðaltali flest ár 2007 - 2016 en hefur nú náð jafnvægi. Svipaða sögu er að segja af framfærsluhlutfalli 65 og eldri. Það var hærra fyrri hluta þess tímabils sem er hér til skoðunar en hefur verið nálægt landsmeðaltali frá 2009.

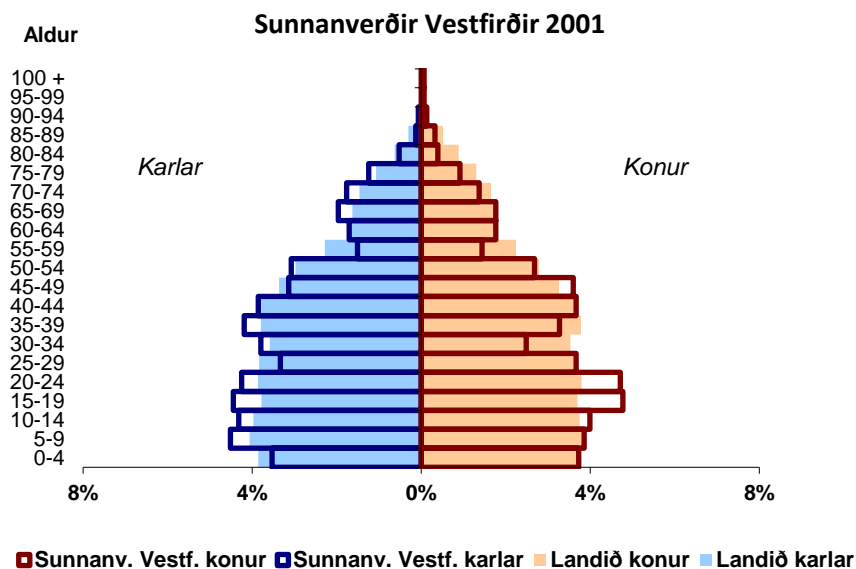
⁵ Framfærsluhlutföll eru tvenns konar. Annars vegar hlutfall ungmenna 0-19 ára og hins vegar hlutfall eldri borgara 65 ára af þeim hluta mannfjöldans sem er á bilinu 20-64 ára.



Mynd 10. Framfærsluhlutföll; sunnanverðir Vestfirðir í samanburði við landsmeðaltal.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Aldurspíramídar sýna svipaða þróun en á annan hátt. Sjá má að árið 2001 var aldurs- og kynjasamsetning á svæðinu þannig að heldur fleiri ungmenni voru hlutfallslega á sunnanverðum Vestfjörðum en á landinu sem heild.

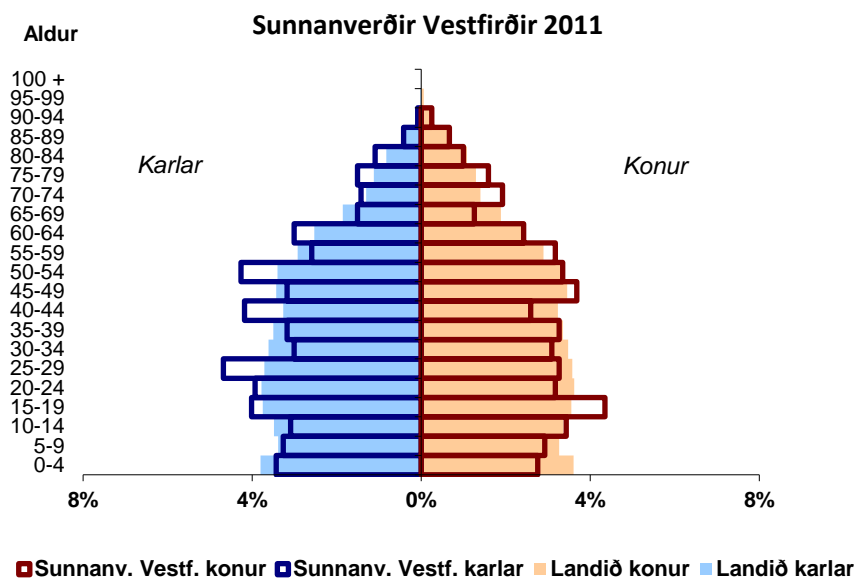


Mynd 11. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2001.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Staðan hvað varðar yngra fólk hefur heldur breyst þegar skoðaður er píramídi fyrir árið 2011 þar sem börnum yngri en 15 ára hefur fækkað hlutfallslega. Áberandi er að karlar innan nokkurra aldurshópa milli þrítugs og sextugs eru orðnir hlutfallslega margir en slíkt ástand

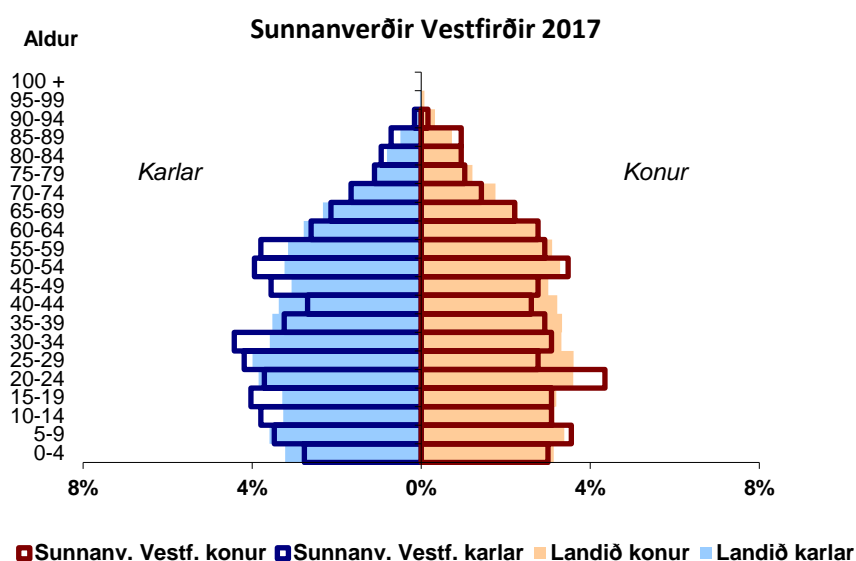
tengist oft verklegum framkvæmdum á viðkomandi svæði. Freistandi er að tengja þetta við uppbyggingu fiskeldis sem var komin vel á skrið á svæðinu á þessum árum (Morgunblaðið, 2011, 3. desember).



Mynd 12. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2011.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Segja má að svipuð mynd komi aftur fram árið 2017 og þar má einnig sjá hlutfallslega vöntun ungra fullorðinna íbúa af báðum kynjum. Slíkt er dæmigert fyrir svæði sem hafa búið við langvarandi búferlaflutninga frá viðkomandi svæðum. Sjá nánar um þá hér að aftan.

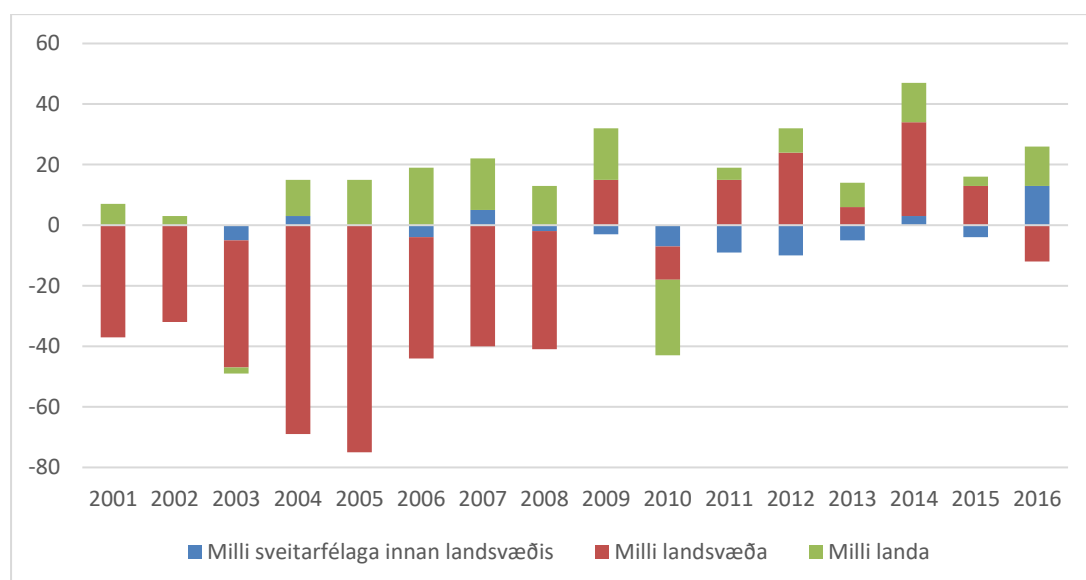


Mynd 13. Sunnanverðir Vestfirðir, aldurs- og kynjasamsetning árið 2017.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Í athugun Byggðastofnunar á byggðarlegum áhrifum fiskeldis (2017a) kom fram að í Tálknafjarðarhreppi var nokkur fjöldi fólks búsettur tímabundið vegna uppbyggingar á tveimur seiðaeldisstöðvum. Þótt ekki sé tekið fram að um karla sé að ræða má líklega sjá þessa stað í mannfjöldapíramídanum fyrir 2017 þar sem nokkrir aldurshópar karla eru stórir á svæðinu.

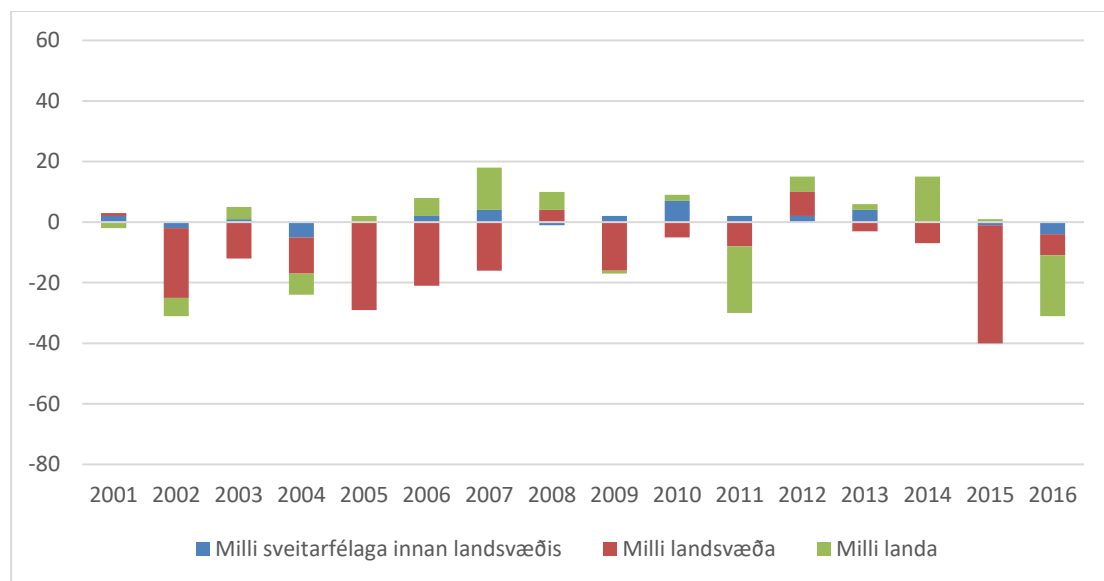
Búferlaflutninga til og frá Vesturbyggð 2001-2016 má sjá á myndinni hér að aftan. Í grófum dráttum má skipta tímabilinu í tvennt; 2001-2008 og síðan eftir 2009. Áberandi eru búferlaflutningar frá Vesturbyggð til annarra landsvæða fram til 2008 en þar hefur straumurinn líklega fyrst og fremst legið til suðvesturhornsins. Nýir íbúar komu í nokkrum mæli til Vesturbyggðar frá útlöndum 2001-2008. Árið 2009 snérist dæmið við og búferlaflutningar áttu sér stað frá öðrum landshlutum inn í sveitarfélagið. Búferlaflutningar frá útlöndum héldu þó áfram flest ár.



Mynd 14. Vesturbyggð, aðfluttir umfram brottflutta 2001-2016.

Gögn: Hagstofa Íslands.

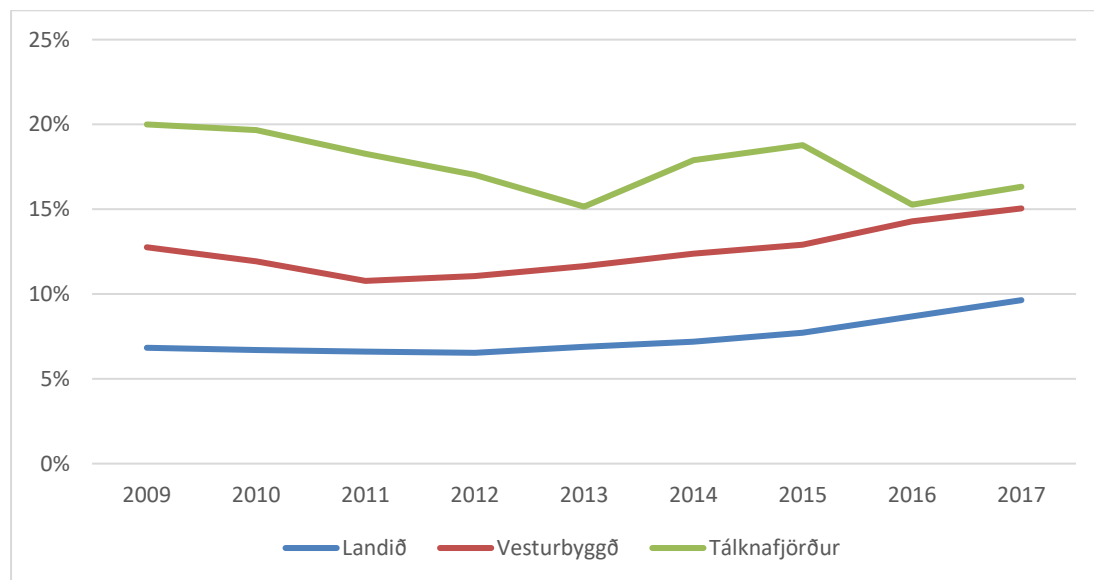
Mjög svipuð þróun átti sér stað á Tálknafirði nema hvað skilin milli þessara tveggja tímabila eru ekki jafn skýr. Þá sjást einnig dæmi um ár þar sem verulegir búferlaflutningar áttu sér stað til annarra landa s.s. 2011 og 2016. Einnig urðu miklir búferlaflutningar til annarra landshluta 2015 og talsverðir 2016. Freistandi er að tengja þetta fjöldauppsögnum hjá Þórsnesi árið 2015 og lokun fiskvinnslu fyrirtækisins en samhliða þessum atburðum fækkaði verulega íbúum á Tálknafirði.



Mynd 15. Tálknafjörður, aðfluttir umfram brottflutta 2001-2016.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Erlendir ríkisborgarar hafa verið hlutfallslega mun fleiri á Tálknafirði en á landinu að meðaltali⁶. Fimmti hver íbúi á staðnum var erlendur ríkisborgari árið 2009 en síðan hefur hlutfallið lækkað nokkuð og fór niður í 15% árið 2016. Freistandi er að tengja skyndilega fækkun erlendra ríkisborgara árið 2015 við lokun fiskvinnslunnar það ár.



Mynd 16. Hlutfall erlendra ríkisborgara í Vesturbyggð og Tálknafirði í samanburði við landið 2009-2017.

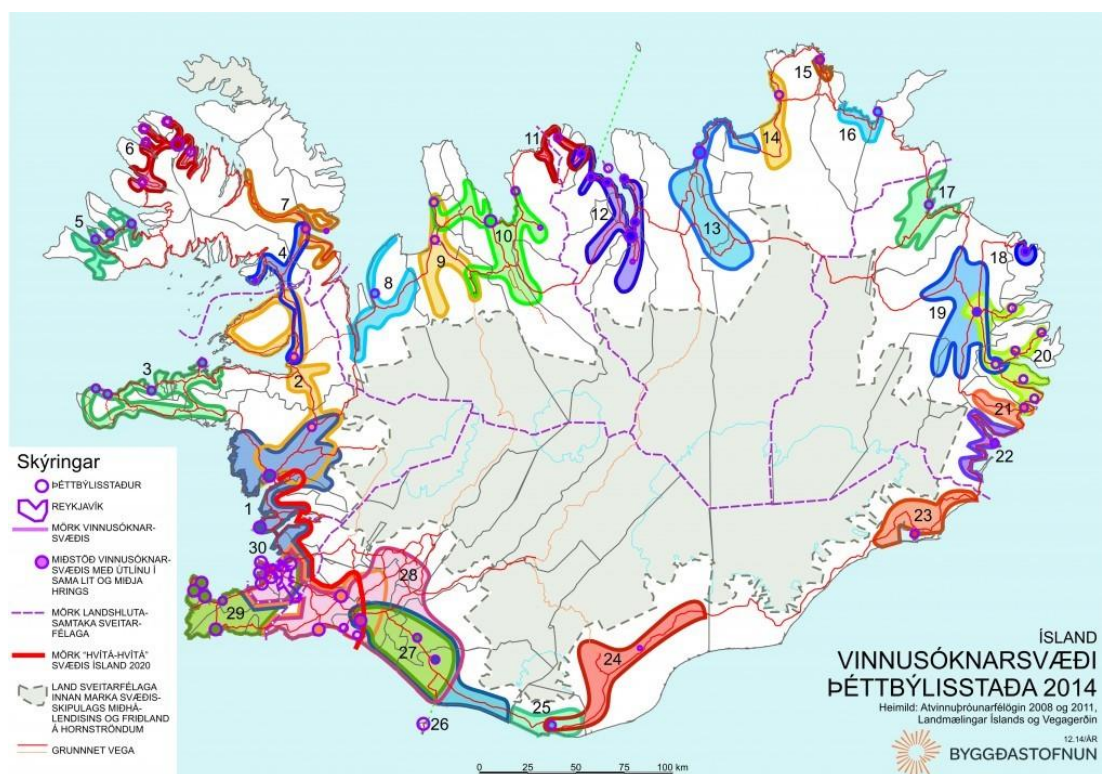
Gögn: Hagstofa Íslands.

⁶ Tölur um fjölda erlendra ríkisborgara í sveitarfélögum eru gefnar upp fyrir hvern ársfjórðung og er hér miðað við meðaltalsfjölda erlendra ríkisborgara yfir árið.

Í Vesturbyggð hefur önnur þróun verið í gangi en á Tálknafirði og fjölgað nokkuð erlendum ríkisborgurum frá árinu 2011. Þannig er nú hlutfall þeirra af heildaríbúafjölda mjög svipað og á Tálknafirði eða um 15%. Þróunin í Vesturbyggð hefur verið nokkuð svipuð og á landinu í heild. Í báðum sveitarfélögnum er hlutfall erlendra ríkisborgara þó nokkuð hærra en landsmeðaltal.

3.4. Atvinnulíf

Atvinnulífið á sunnanverðum Vestfirðum hefur tekið miklum breytingum undanfarin ár. Breytingin er helst í fiskeldi þar sem hefur átt sér stað mikil aukning en um langt skeið hefur verið samdráttur í útgerð og fiskvinnslu á svæðinu líkt og víða þar sem svipað háttar til. Ekki eru til aðgengilegar tölulegar upplýsingar um þróun atvinnulífs einstakra sveitarfélaga eða landshluta⁷.



Mynd 17. Vinnusóknarsvæði út frá helstu þéttbýlistöðum 2014.

Heimild: Byggðastofnun.

⁷ Með þeirri undantekningu helst að árið 2011 var gert manntal í tengslum við aðildarumsókn að ESB þar sem unnt var að sjá stöðu atvinnumála svæða á borð við Vestfirði.

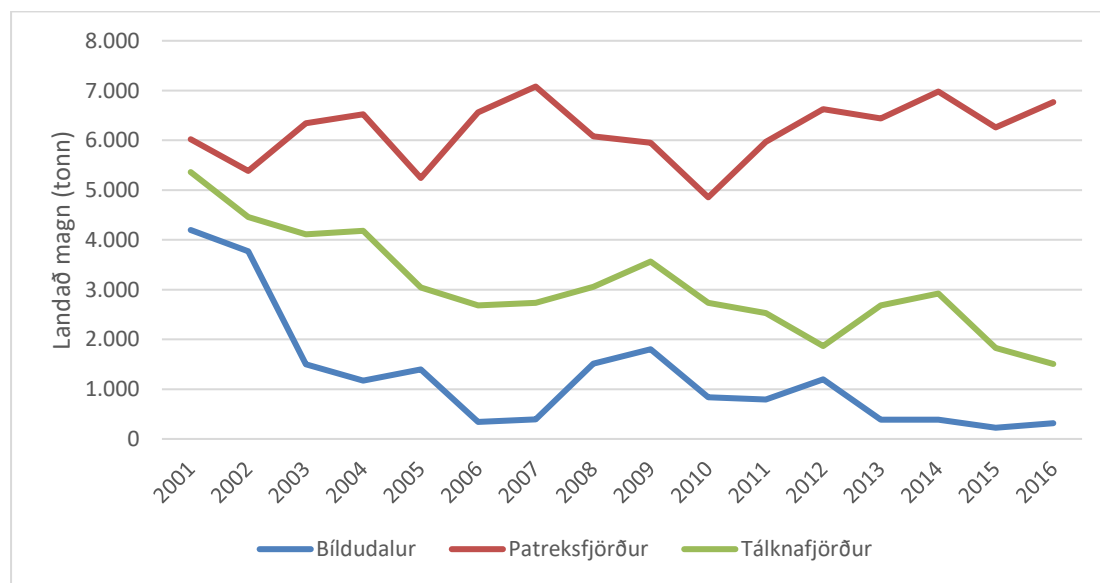
Myndin hér að framan sýnir stærð atvinnusvæða fyrir daglega vinnusókn⁸ út frá helstu þéttbýlisstöðum. Sjá má að á sunnanverðum Vestfjörðum nær vinnusóknarsvæði út frá Patreksfirði ekki inn á þann kafla Vestfjarðavegar sem er á milli Bjarkalundar og Skálaness.

Það er til marks um stöðu atvinnumála og þann viðsnúning sem orðið hefur á undanförunum árum að um þessar mundir vinnur Vesturbyggð í samvinnu við verkfræðistofuna EFLU að greiningu á uppbyggingu innviða, aðstöðusköpun og uppbyggingu þjónustu í sveitarfélaginu (BB. 2017, 3. nóvember). Með auknu fiskeldi, ferðaþjónustu og fleiru hefur orðið viðsnúningur í atvinnumálum í Vesturbyggð sem hafa fylgt vaxtaverkir svo sem hvað varðar innviði á borð við hafnir og á fasteignamarkaði (Vesturbyggð, 2017, 2. nóvember).

Þó heildstæðar upplýsingar um stöðu atvinnumála svæðisins liggi ekki fyrir þá eru ýmsar vísbendingar um þróun helstu atvinnuvega og verður fjallað stuttlega um þær hér í framhaldinu.

3.4.1. Sjávarútvegur og fiskvinnsla

Samdráttur hefur orðið í útgerð frá sunnanverðum Vestfjörðum sem endurspeglast í lönduðum afla á Bíldudal og Tálknafirði. Frá aldamótum hefur aðeins Patreksfjörður haldið sínum hlut og rúmlega það en mikill samdráttur orðið á hinum stöðunum.

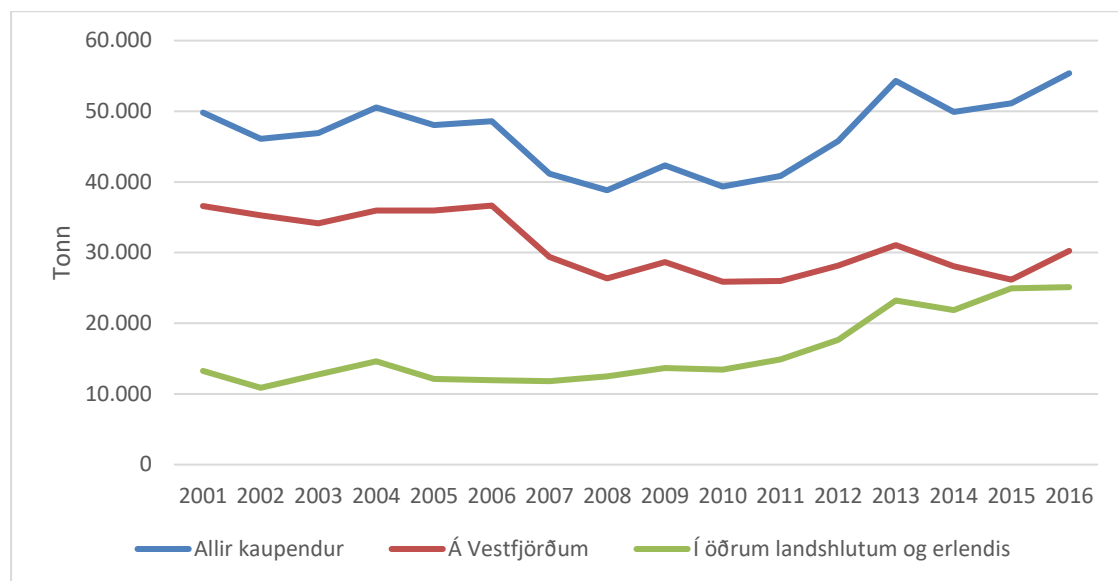


Mynd 18. Landaður afli á Bíldudal, Patreksfirði og Tálknafirði 2001-2016.

Gögn: Hagstofa Íslands.

⁸ Oft er miðað við að vegalengd fyrir daglega atvinnusókn út frá tilteknum vinnustað jafngildi um 45 mínútna akstri aðra leið.

Næsta mynd sýnir staðsetningu kaupenda afla sem landað er á höfnum Vestfjarða (ekki er unnt að sjá sunnanverða Vestfirði sérstaklega). Sjá má að sá afli sem keyptur er af aðilum innan landshlutans dregst saman, einkum eftir 2006.



Mynd 19. Botnfiskafli sem landað var á Vestfjörðum 2001-2016 eftir staðsetningu kaupanda.

Gögn: Hagstofa Íslands.

Að sama skapi aukast kaup aðila utan landshlutans á afla og eru það aðallega kaupendur úr tveimur landshlutum; höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum. Þessir landshlutar standa landfræðilega og samgöngulega vel gagnvart útflutningi á ferskum fiski frá Keflavíkurlflugvelli og höfnum höfuðborgarsvæðisins. Þannig hefur dregist saman magn afla sem kemur til vinnslu á Vestfjörðum þótt heildarmagnið hafi aukist á síðustu árum. Ætla má að svipuð þróun gildi um einstök svæði innan Vestfjarða og víðar um land þar sem aðstæður eru með svipuðum hætti. Líklega er það til marks um þessa þróun að fiskvinnsla Þórsbergs á Tálknafirði lokaði haustið 2015 þar sem töpuðust yfir 40 störf (Byggðastofnun, 2017a).

3.4.2. Fiskeldi

Fiskeldi hefur aukist verulega á sunnanverðum Vestfjörðum á undanförunum árum. Aðstæður eru góðar og þetta er eitt fárra svæða landsins þar sem sjókvíaldi er heimilt. Þessvegna eru sunnanverðir Vestfirðir eitt mikilvægsta svæðið á landinu í atvinnugreininni. Kort hér að aftan sýnir þetta ágætlega (Morgunblaðið, 2017, 24. mars).



Mynd 20. Helstu fiskeldisfyrirtæki á Íslandi og svæði þar sem sjókvíaeldi er heimilt eða bannað.

Heimild: Morgunblaðið (2017, 24. Mars.)

Núverandi og fyrirliggjandi leyfi fyrir fiskeldi á sunnanverðum Vestfjörðum; frá Patreksfirði norður í Arnarfjörð eru ríflega 40.000 tonn (Byggðastofnun, 2017a). Fiskeldi skapar fjölda starfa og áætla Landssamband fiskeldisstöðva að afleidd störf við fiskeldi séu um 0,8 störf ofan á hvert eitt starf í greininni. Gerir sambandið ráð fyrir að rúmlega 100 afleidd störf skapist fyrir hver 10.000 framleidd tonn eða samtals 230 bein og afleidd störf (Byggðastofnun, 2017a). Þá er samkvæmt sömu heimild talið að heildarlaunagreiðslur á bein störf af 10.000 tonna framleiðslu yrðu um 780 milljónir kr. á ári. Miðað við útsvarsprósenta 14,52%⁹ gætu útsvarstekjur til sveitarfélaga því verið um 106 milljónir kr. ári af 10.000 tonna framleiðslu og til viðbótar um 85 milljónir af afleiddum störfum.

Arnarlax á Bíldudal er stærsta fiskeldisfyrirtæki landsins. Árið 2016 hafði Arnarlax leyfi fyrir 15.000 tonna eldi í Arnarfirði, Tálknafirði og Patreksfirði. Unnið er að umhverfismati vegna tvöföldunar leyfa. Hjá Arnarlaxi voru framleidd um 6.500 tonn af laxi 2016 og starfsmenn þá voru um 100 talsins. Áætlað var að tvöfalda framleiðsluna árið 2017. Annað stórt laxeldisfyrirtæki á svæðinu er Arctic Fish sem rekur seiðaeldisstöð í Tálknafirði. Hjá fyrirtækinu

⁹ Hámarksútsvar og jafnframt það algengasta.

störfuðu um 20 manns árið 2016. Bæði Arnarlax og Arctic Fish eru með starfsemi víðar um Vestfirði (Landssamband fiskeldisstöðva, 2016).

Í skýrslu Byggðastofnunar (2017a) var greint frá athugun sem gerð var meðal sveitarfélaga um áhrif fiskeldis. Þegar spurt var um áhrif á tekjur og gjöld sveitarfélaganna kom m.a. fram að í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi hafi orðið aukning í útsvarstekjum og hafnargjöldum vegna aukinna umsvifa í fiskeldi. Í Vesturbyggð hefur rekstur hafnarsjóðs batnað eftir erfið rekstrarár. Í Tálknafjarðarhreppi hefur verið ráðist í innviðauppbýggingu vegna fiskeldis og má þar nefna nýtt aðal- og deiliskipulag fyrir íbúðabyggð auk skipulagsvinnu vegna hafnarsvæðis og uppbyggingar tveggja seiðaeldisstöðva. Í Vesturbyggð hafi sömuleiðis verið unnið deiliskipulag fyrir athafnasvæði og gerðar breytingar á aðalskipulagi vegna fiskeldis ásamt minniháttar endurbótum á hafnarmannvirkjum. Umfang þessa séu nokkrar milljónir kr. og hefur það verið fjármagnað úr rekstri sveitarfélaganna.

Í fyrrnefndri skýrslu Byggðastofnunar (2017a) kom fram að á sunnanverðum Vestfjörðum sé talin þörf fyrir vegabætur vegna aukinna þungaflutninga og að tengja þurfi Vestfirði saman með heilsárvegi.

Í Vesturbyggð er atvinnustig nokkuð hátt og störfum hefur fjölgað mikið. Hlutfallsleg stærð eins fyrirtækis, Arnarlax með 100 störf segir til um mikilvægi greinarinnar fyrir sveitarfélagið og afkomu þess. Um er að ræða fjölbreytt störf, að megninu til heilsársstörf bæði á sjó og í landi. Í Vesturbyggð hefur fjölgað störfum háskólamenntaðra, kvenna og millistjórnenda.

Sem dæmi um sérhæfða afleidda starfsemi í tengslum við fiskeldið má nefna að í Tálknafirði er köfunarfyrirtæki og fyrirtæki er framleiðir rafeindabúnað fyrir fiskeldi. Auknar rannsóknir í tengslum við fiskeldi hafa rennt styrkari stoðum undir rekstur Náttúrustofu Vestfjarða. Vesturbyggð hefur lagt áherslu á að eftirlits- og rannsóknastofnanir sem tengjast fiskeldinu hafi starfsstöðvar á sunnanverðum Vestfjörðum í stað þess að eftirlitinu verði sinnt frá höfuðborgarsvæðinu. Vesturbyggð sér fyrir sér að miðstöð fræðslu, rannsókna og eftirlits í fiskeldi verði staðsett á sunnanverðum Vestfjörðum í framtíðinni. Í aðgerðaáætlun fyrir Vestfirði var verkefni sem stefndi að því að endurvekja starfsemi fræðaseturs Háskóla Íslands á Patreksfirði í rannsóknum tengdum fiskeldi. Einnig var þar áætlun um starfsstöð MATÍS á Patreksfirði.

Fiskeldi hefur því mikil áhrif á búsetu á sunnanverðum Vestfjörðum. Þannig áætlaði Byggðastofnun vorið 2017 að í Tálknafjarðarhreppi byggðu sextán fjölskyldur afkomu sína á fiskeldi (Byggðastofnun, 2017a). Það sýnir hve mikil áhrif þetta hefur á þjónustu í

sveitarfélaginu að níu fjölskyldnanna voru með samtals 19 börn á grunnskólaaldri en í leik- og grunnskóla Tálknafjarðar eru samtals 56 börn.

Fiskeldið á mikið undir greiðum samgöngum til og frá sunnanverðum Vestfjörðum. Átta flutningabílar, að jafnaði með 40 feta gámavagna, aka daglega með aðföng til og afurðir frá Arnarlaxi (Víkingur Gunnarsson, 2017, munnleg heimild). Áætlað er að fjórir aðrir álíka stórir flutningabílar aki daglega að og frá svæðinu vegna annarrar starfsemi á svæðinu.

Samkvæmt upplýsingum frá Arnarlaxi getur reynt erfitt að fá fyrirtæki til að bjóða í flutninga. Ástæðan sé sú hversu aðstæður til aksturs stórra og þungra flutningabíla með tengivagna séu erfiðar um Vestfjarðaveg. Algengt sé að tjón verði á bílum á þessari leið vegna bágs ástands veganna og að óhöpp séu tíð. Þetta hækki kostnaðinn við flutningana mjög umfram það sem gengur og gerist á þjóðvegum landsins. Þá sé einnig orðið talsvert erfitt að fá bílstjóra til að starfa við þessar erfiðu aðstæður.

Mynd 21 gefur dæmi um stærð bílanna sem aka þessa leið þar sem algeng lengd flutningavagns er 12 metrar. Samanlögð lengd dráttarbíls og vagns gæti þá verið einhversstaðar á bilinu 15-17 metrar. Til samanburðar eru beygjuradíusar á Hjallahálsi og Ódrjúgshálsi allt niður í 10 metra skv. umhverfismatskýrslu (Tafla 1).



Mynd 21. Dæmigerð stærð þeirra flutningabíla sem aka vörum fyrir fiskeldisfyrirtækið Arnarlax til og frá sunnanverðum Vestfjörðum.

Heimild: Facebook.com/akstur&kofun.

Fyrir kemur að öflugir dráttarbílar sem notaðir eru á þessari leið nái ekki að draga farminn upp brattar brekkurnar. Hálka er erfið í bröttum brekkum að vetrum og aur sem myndast í malaryfirborðinu í vætutíð og leysingum veldur ófærð og geta þessir dráttarbílar þá lent í alvarlegum vandræðum, samanber myndina hér að neðan (Mynd 22).



Mynd 22. Dráttarbill með tengivagn frá fyrirtækinu Akstur og köfun farinn þversum í þröngri beygju og brattri brekku á Vestfjarðavegi.

Heimild: Facebook.com/akstur&kofun.

Mynd 23 sýnir aðstæður sem geta skapast þegar vegir vaðast upp í aur. Djúp hjólför myndast og flutningabílarinnir ná ekki að komast upp brekkur á Vestfjarðavegi af sjálfsdáðum.

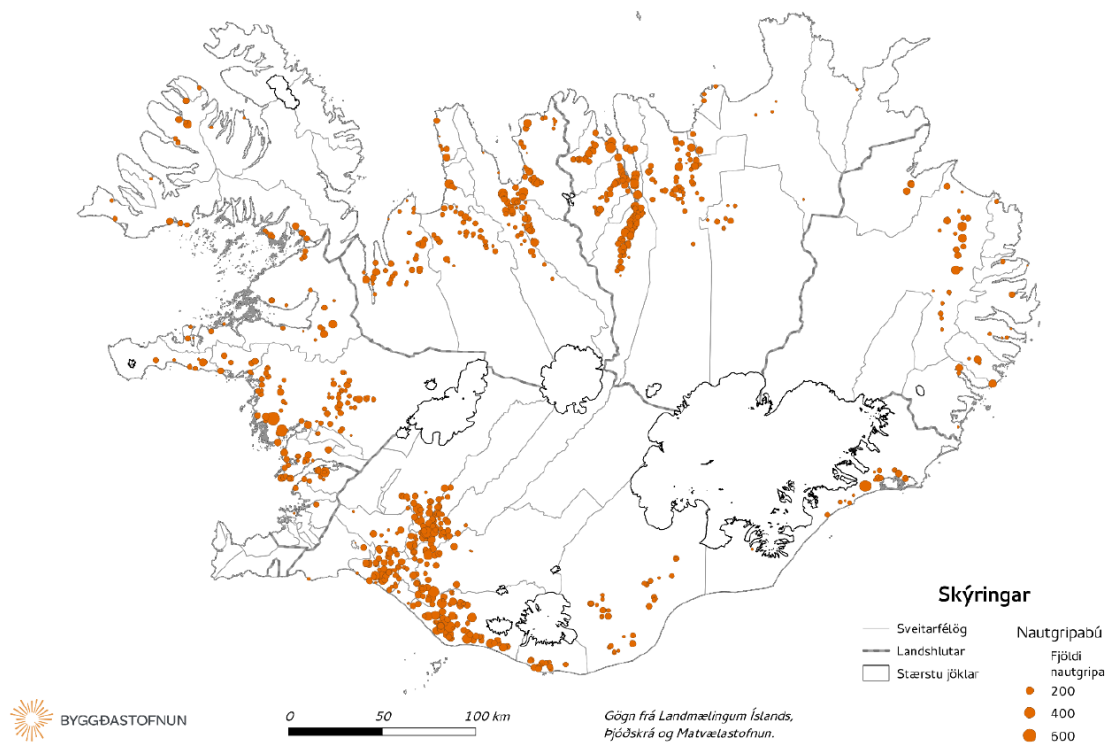


Mynd 23. Dráttarbill með tengivagn frá fyrirtækinu Akstur og köfun dreginn af jarðýtu upp bratta brekku á Vestfjarðavegi.

Heimild: Facebook.com/akstur&kofun.

3.4.3. Landbúnaður

Á athugunarsvæðinu á sunnanverðum Vestfjörðum eru sjö bú með nautgripi, þar af er eitt án mjólkurkúa. Fimm búanna sem eru með mjólkurkúr eru með færri en 50 kúr og eitt bú er með kúr á bilinu 51-75. Næsta afurðastöð fyrir mjólk er í Búðardal sem er í 239 km fjarlægð frá Patreksfirði. Dreifing nautgripabúa sést á næstu mynd.



Mynd 24. Nautgripabú í árslok 2015.

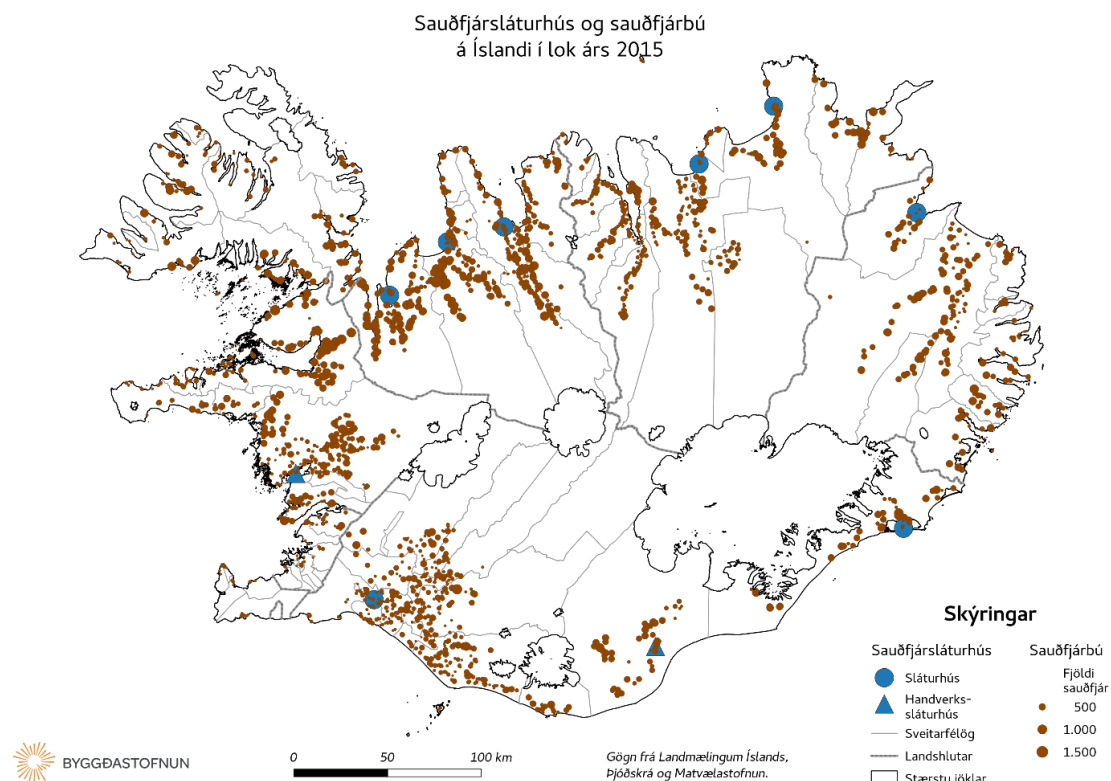
Heimild: Byggðastofnun (2016).

Sauðfjárnúin í Vesturbyggð og Tálknafjarðarhreppi eru samtals 22. Þrettán þeirra eru með innan við 200 fjár og þrjú eru með fleiri en 600 fjár. Aðeins eitt bú er í Tálknafirði. Nánar má sjá þetta á töflunni hér að neðan.

Tafla 5. Sauðfjárnú eftir stærð á sunnanverðum Vestfjörðum.

Heimild: Byggðastofnun (2017b).

	1-199	200-399	400-599	600+	Samtals
Vesturbyggð	12	5	1	3	21
Tálknafjarðarhreppur	1	0	0	0	1



Mynd 25. Dreifing sauðfjárnú og afurðastöðva í árslok 2015.

Heimild: Byggðastofnun (2017b).

Svipað gildir um sauðfjárnúskapinn og nautgripabúskapinn að langt er í afurðastöðvar og að búskapurinn er í auknum mæli háður samgöngum um langan veg, jafnvel til annarra landshluta. Mikil samþjöppun og hagræðing hefur átt sér stað. Næsta sauðfjársláturhús er á Hvammstanga í 320 km fjarlægð frá Patreksfirði. Þrátt fyrir að aðstæður fyrir sauðfjárnúskap ættu að teljast allgóðar á sunnanverðum Vestfjörðum hefur hallað undan fæti í atvinnugreininni líkt og víða um land þar sem svipað háttar til. Hafa ber í huga að flestir sauðfjárnúendur og/eða makar þeirra sinna öðrum störfum samhliða búskapnum sökum eðlis hans og til að gera afkomu ásættanlega. Aðgengi að fjölbreyttum og hentugum störfum á viðkomandi svæði er mikilvægt og getur hjálpað til við að halda sauðfjárnúskap þar gangandi (Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2015).

3.4.4. Þjónusta og fleira

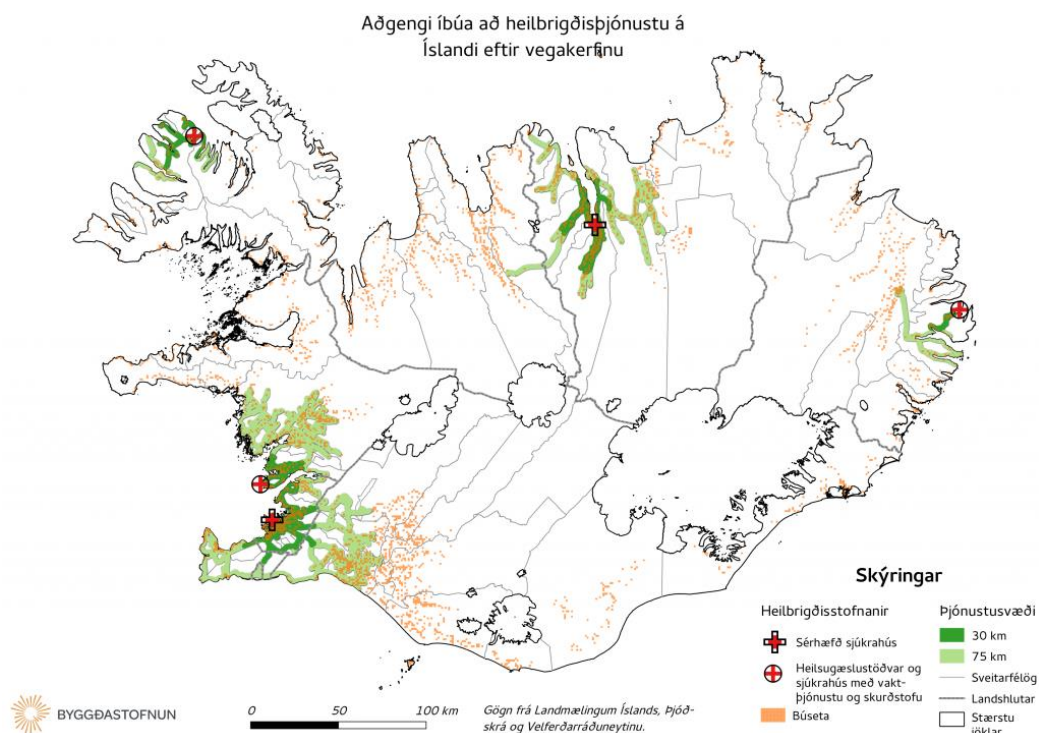
Sunnanverðir Vestfirðir eru afmarkað þjónustusvæði fyrir flesta almenna þjónustu vegna mikilla vegalengda og ástands vegakerfis. Svæðið þarf að vera sjálfu sér nógt með ýmislegt því landfræðilegar aðstæður og samgöngur valda því að ekki er auðvelt að skreppa til næsta þjónustukjarna og sækja sér það sem mann kann að vanhaga um hverju sinni.

Samkvæmt greiningu Byggðastofnunar (2017c) eru þjónustustörf á svæðinu fjölbreyttust á Patreksfirði sem kemur ekki á óvart. Árið 2014 voru 32 þjónustuþættir til staðar þar, 25

Þjónustupættir voru til staðar á Tálknafirði og 14 á Bíldudal (sjá nánar í töflu í viðauka 1). Eitthvað er um að mismunandi þjónustupættir séu í boði á stöðunum þremur og þannig er heildarfjöldi þjónustupátta á sunnanverðum Vestfjörðum nokkuð meiri en þeir 32 sem eru á fjölmennasta staðnum.

Meðal nýjunga í þjónustuframboði eru almenningssamgöngur sem eru á milli Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Bíldudals. Um er að ræða tilraunaverkefni. Þrjár ferðir eru farnar milli staðanna á hverjum degi.

Sú þróun er algeng að ýmis þjónusta sé að verða sérhæfðari og í boði á færri stöðum. Einnig hafa tæknibreytingar áhrif og kröfur um samlegðaráhrif. Aðgengi íbúa að þjónustu ríkisins hefur mjög verið til umræðu, m.a. í tengslum við þessa þróun. Byggðastofnun hefur látið kortleggja aðgengi íbúa að ýmissi þjónustu miðað við að nota vegakerfið til að sækja sér þjónustuna. Á vef Byggðastofnunar eru kortasöfnin aðgengileg. (Byggðastofnun, e.d.). Þar má m.a. sjá hvort sveitarfélögin á sunnanverðum Vestfjörðum lenda innan eða utan þjónustusvæðis miðað við tiltekna fjarlægðarviðmiðun¹⁰. Hér eru til fróðleiks sýnd tvö dæmi um slík kort þar sem sunnanverðir Vestfirðir eru utan þjónustusvæðis.



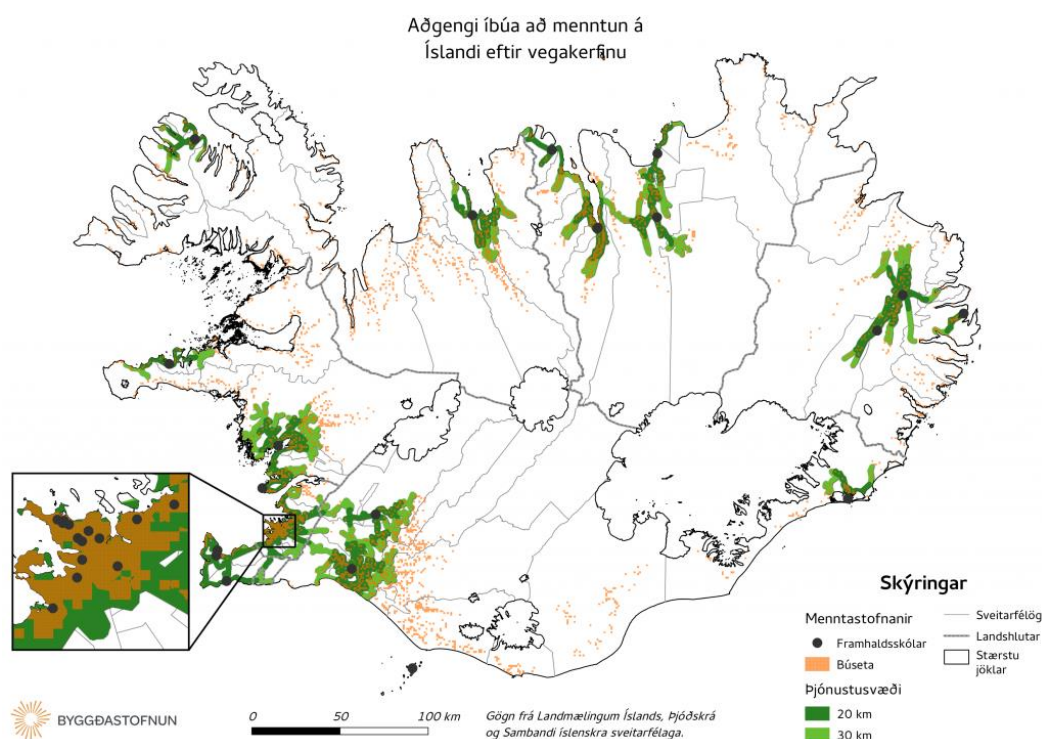
Mynd 26. Aðgengi íbúa að heilbrigðisþjónustu á Íslandi eftir vegakerfinu (sérhæfð sjúkrahús, heilsugæslustöðvar og sjúkrahús með vaktþjónustu og skurðstofu).

Heimild: Byggðastofnun (e.d.).

¹⁰ <https://www.byggdastofnun.is/is/utgefid-efni/myndir/kort-gerd-arid-2016>

Kortið hér að framan sýnir t.d. hvað það er í raun lítill hluti landsins sem lendir innan 75 km fjarlægðar frá sérhæfðu sjúkrahúsi eða heilsugæslustöð og sjúkrahúsi með vaktþjónustu og skurðstofu. Samgöngubætur í vegakerfinu einar og sér, þó að styttingar kunni að vera umtalsverðar, geta að takmörkuðu leyti breytt þessari mynd. Mynd 26 sýnir fyrst og fremst hvað þessi þjónusta er orðin samþjöppuð. Langar vegalengdir eru frá sunnanverðum Vestfjörðum í sérhæfða heilbrigðisþjónustu.

Heilsugæslustöð og sjúkrarými eru á Patreksfirði svo og hjúkrunarrými, samrekin með heilbrigðisstofnun. Til eru upplýsingar um sjúkraflug aftur til ársins 2003 en á þeim tíma hefur sjúkraflug verið frá Bíldudalsflugvelli en þangað er yfir fjallvegi að fara fyrir íbúa Patreksfjarðar og Tálknafjarðar (Byggðastofnun, 2017c).



Mynd 27. Aðgengi íbúa að framhaldsmenntun á Íslandi eftir vegakerfinu.

Heimild: Byggðastofnun (e.d.).

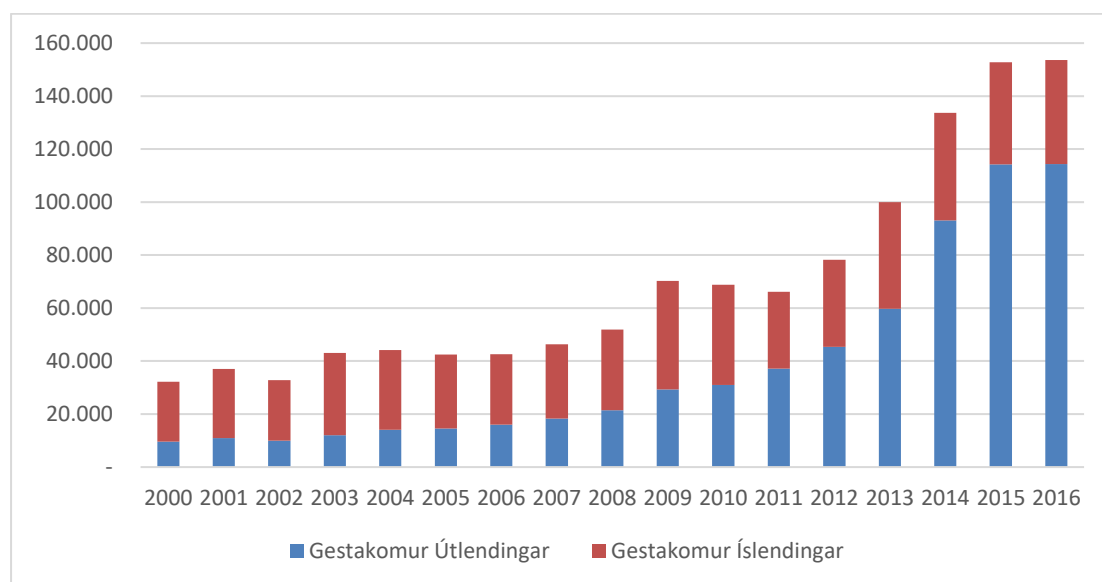
Svipað gildir um aðgengi að framhaldsmenntun en í þessu tilviki er fjarlægðarviðmiðun Byggðastofnunar önnur eða allt að 30 km. Í tilviki sunnanverðra Vestfjarða má sjá að þeir eru utan þjónustusvæðis. Myndin er þó aðeins flóknari en kort Byggðastofnunar sýnir. Um langt skeið hefur verið rekin framhaldsskóladeild á Patreksfirði frá Fjölbrautaskóla Snæfellinga í Grundarfirði og mun það fyrirkomulag hafa reynst vel.

Samþjöppun þjónustu hefur einnig verið að eiga sér stað í einkarekstri s.s. í bönkunum. Meðal annars gerist þetta vegna tæknibreytinga og krafna um aukna hagræðinu. Svipað gildir um

sunnanverða Vestfirði og mörg önnur jaðarsvæði á landinu, þ.e. að þessi samþjöppun bitnar þungt á þeim. Dæmi um þessa þróun er að Landsbankinn lokaði útibúi sínu á Tálknafirði 2015 við mótmæli sveitarstjórnar þann 28. maí það ár. Vísað var m.a. til þess að umsvif hefðu verið að aukast á svæðinu, að þjónustuframboð sem þetta væri mikilvægt fámennu samfélagi og að þjónustustörf sem þessi skiptu samfélagið miklu máli.

3.4.5. Ferðaþjónusta

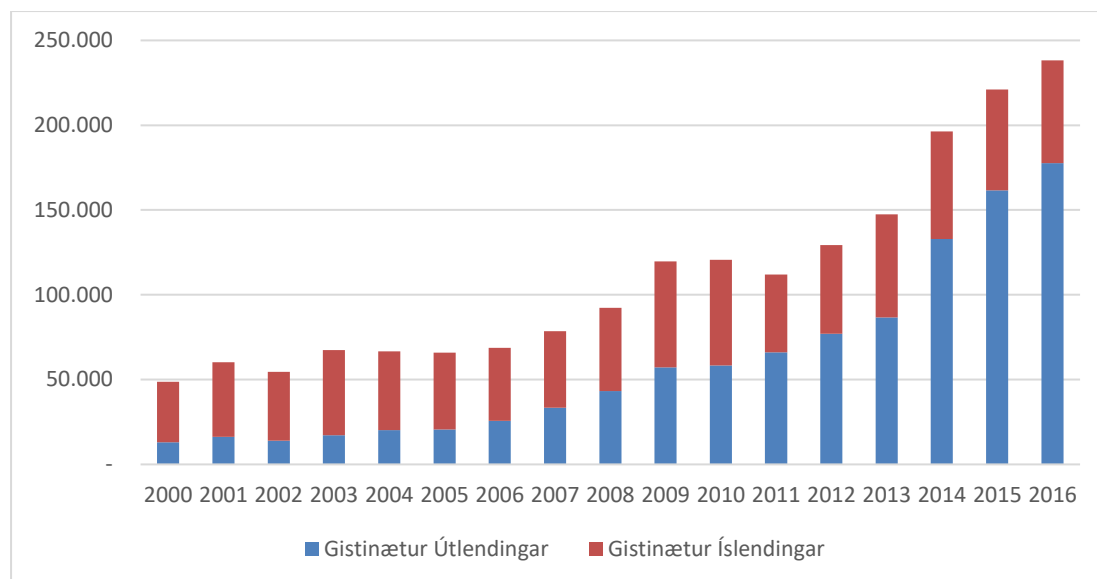
Komum ferðamanna til Vestfjarða hefur fjölgað mikið eða 4,8 sinnum frá aldamótum. Útlendingum hefur fjölgað 12 sinnum. Sjá má að vöxturinn hefur orðið í tveimur stökkum, 2009 og 2012-2015. Athyglisvert er að lítill vöxtur er í lok tímabilsins. Fjölgunin er um 110.000 gestakomur á tímabilinu 2007-2016 eða um það bil þreföldun, aðallega er þar um fjölgun útlendinga að ræða.



Mynd 28. Gestakomur Íslendinga og útlendinga til Vestfjarða 2000-2017.

Heimild: Hagstofa Íslands.

Svipað gildir um þróun í fjölda gistinguáttanna. Þar hefur fjölgað 4,7 falt síðan á árinu 2000. Fjölgunin er aðallega meðal útlendinga eins og vænta mátti. Nokkur fjölgun varð í gistingum Íslendinga strax eftir hrún. Athyglisvert er að gistingum þeirra á Vestfjörðum hefur fækkað síðan á meðan gistinguáttum útlendinganna hefur fjölgað nokkuð stöðugt.



Mynd 29. Gistinætur Íslendinga og útlendinga á Vestfjörðum 2000-2017 (allar tegundir gistaða).

Heimild: Hagstofa Íslands

Könnun meðal erlendra ferðamanna sumarið 2016 sýndi að 20% þeirra heimsóttu Vestfirði það sumar. Hærra hlutfall þeirra sem gistu þar komu með Norrænu (60%) en þeirra sem komu með flugi (40%) (Maskína, 2016). Fjölmennstu einstöku þjóðernin eru Ísland (26%), Þýskaland (19%), Bandaríkin (13%), Frakkland (8%) og Bretland (7%).

Áherslur í stefnumótun Ferðamálasamtaka Vestfjarða (Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða 2010) koma fram í töflunni að neðan. Sjá má að ýmislegt þarna á ágætlega við um sunnanverða Vestfirði.

Tafla 6. Sérstaða Vestfjarða á sviði ferðapjónustu skv. stefnumótun Ferðamálasamtaka landshlutans.

Heimild: Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða (2010).

Ósnortin náttúra	Einstök friðsæld	Öðruvísi upplifun
Hreinleiki, eyðifirðir, Hornstrandir, Látrabjarg, Dynjandi, náttúrulegar, fuglar og heimskautarefir, eyjarnar í Breiðafirði, friðlönd.	Afskekkt, fámenni, rólegheit, víðátta, kyrrð.	Útivist í ósnortinni náttúru, matarmenning, galdramenning, sjávarþorp, gömul hús, tónlist, afslappað viðmót og gestrisni Vestfirðinga.

Mikil uppbygging hefur átt sér stað í ferðapjónustu á svæðinu, meðal annars með uppbyggingu hótela, gistaða, safna og ýmissar afþreyingar fyrir ferðamenn. Hótel West á Patreksfirði er til að mynda 18 herbergja hótel sem var nýlega allt andurnýjað og hýsti áður höfuðstöðvar

Kaupfélags vestur-Barðstrendinga (Vestfirðir, 2016, 17. nóvember). Stærsta hótelið á sunnanverðum Vestfjörðum er þó Fosshótel Vestfirðir á Patreksfirði sem er 40 herbergja og hefur nýlega verið mikið endurnýjað (Fosshótel e.d.). Fjöldi annarra smærri gistingualeika eru á svæðinu auk afþreyingar eins og glögglega má sjá á vef Markaðsstofu Vestfjarða (Visit Westfjords, e.d.).

Fjöldi áhugaverðra áningarstaða er á sunnanverðum Vestfjörðum eins og sjá má af þessu korti sem fengið var af vef Ferðamálastofu.



Mynd 30. Áhugaverðir staðir á sunnanverðum Vestfjörðum samkvæmt vefsíðu.

Heimild: Ferðamálastofa, 2015b.

4. SAMFÉLAGSÁHRIF

Í þessu verkefni var megin áherslan á að reikna út og meta hvaða áhrif það hafi á tiltekna samfélagslega þætti ef annars vegar leið Þ-H eða hins vegar leið D2 verður fyrir valinu og sett inn á aðalskipulag Reykhólahrepps. Það er álitid að leið D2 sem er jarðgangaleið, og þess vegna kostnaðarsamari, muni komast seinna í notkun en leið Þ-H. Í forsendum sem skýrsluhöfundar fengu var að athuga hvaða áhrif það myndi hafa að seinka því um 3, 10 eða 15 ár að endurbætur á umræddum kafla Vestfjarðavegar nr. 60 komist í notkun. Þessi seinkun tengist því ef jarðgangaleiðin D2 yrði fyrir valinu sem tæki lengri tíma af nokkrum ástæðum. Sum áhrif er ekki unnt að reikna þó mikilvæg kunni að vera. Þar af leiðandi verður fjallað á annan hátt um ýmis samfélagsáhrif sem má sjá fyrir að betri vegur á þessum slóðum muni hafa. Greiningin er m.a. byggð á viðtölum við aðila á svæðinu.

Bent er á að bættar samgöngur skapi fyrst og fremst tækifæri fyrir breytingar í samfélaginu með því að bæta aðgengi og tengsl milli svæða. Innbyrðis tengsl mismunandi sviða samfélagsins valda því að einn þáttur hefur áhrif á þann næsta. Til dæmis er afkoma sveitarfélaga mjög háð því hvernig atvinnulíf þróast og þar með einnig íbúafjöldi.

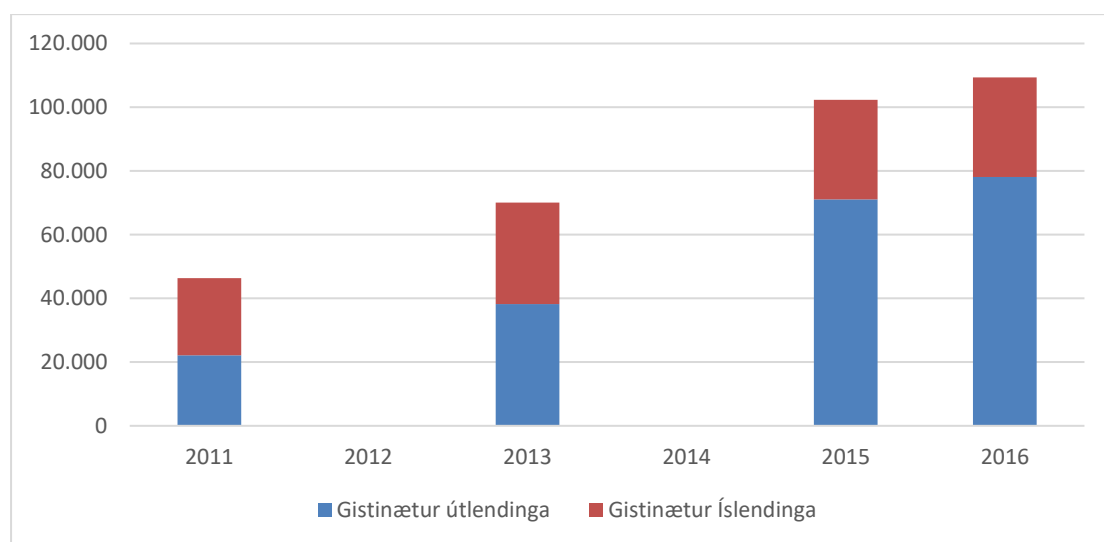
4.1. *Vinumarkaður og atvinnuvegir*

Þegar atvinnulífið er skilgreint vítt, allt frá frumframleiðslu til þjónustu, má segja að beinir notendur vegarins sem er til umfjöllunar í þessari skýrslu séu fjölmargir. Má þar fyrst nefna undirstöðuatvinnugreinar á svæðinu svo sem sjávarútveg, fiskvinnslu, fiskeldi, landbúnað og tengdar greinar. Ýmis opinber þjónusta og stjórnsýsla er mikilvægur notandi s.s. lögregla, sjúkraflutningar, slökkvilið og almenningssamgöngur. Þá notar heilbrigðisþjónustan vegasamgöngurnar í sífellt auknum mæli á þann hátt að gera þá þjónustu aðgengilega sem er sérhæfð og þess eðlis að hana þurfi að sækja í einhverjum mæli langt að. Dæmi um þetta er ýmis þjónusta sérfræðilækna sem sótt er til höfuðborgarsvæðisins. Löng hefð er fyrir þessari þjónustusókn og munu vegabætur á Vestfjarðavegi bæta aðstæður íbúa til þessarar þjónustusóknar. Ekki er þó að sjá að samgöngubætur á þessum slóðum muni verða til þess að breyta stærð atvinnusvæða fyrir daglega atvinnusókn fyrir sunnanverða Vestfirði svo neinu nemi. Til þess er of langt á milli flestra þéttbýlisstaða og vinnustaða og afar fámennt utan þéttbýlisstaðanna. Fyrir íbúa og atvinnulíf í Reykhólahreppi er þó líklegt að nýr vegur muni bæta skilyrði til atvinnusóknar til Reykhóla.

Þar sem fiskeldi er orðið einn mikilvægasti þáttur atvinnulífisins á sunnanverðum Vestfjörðum er rétt að beina sjónum sérstaklega að því og þörfum þess. Á þeim árum sem liðin eru frá því hafist var handa við undirbúning Vestfjarðavegar milli Bjarkarlundar og Skálaness hafa

aðstæður í atvinnulífi gjörbreyst. Þarfir atvinnulífsins og samfélagsins fyrir samgöngur og flutninga hafa aukist mikið á tímabilinu. Sunnanverðir Vestfirðir eru orðnir eitt helsta svæði á Íslandi fyrir sjókvíaldi og því afar mikilvægt í þjóðhagslegu tilliti (Mynd 20). Miðað við framtíðaráform um vöxt greinarinnar á svæðinu munu þarfir fyrir góðar samgöngur halda áfram að aukast.

Sá stóri atvinnuvegur sem hefur vaxið lang hraðast á landinu síðustu ár er ferðaþjónusta. Víða um land eru möguleikar í ferðaþjónustu samt sem áður enn vannýttir eða nýting þeirra er á fyrstu stigum. Líklega á það við um sunnanverða Vestfirði. Ekki fengust gögn um fjölda gistinátta á sunnanverðum Vestfjörðum en til eru fjöldatölur fyrir sunnanverða Vestfirði, Flatey, Reykhólahrepp og Strandir sameiginlega (póstnúmer: 450, 451, 460, 465, 510, 512, 520, 345, 380). Fjöldi gistinátta hefur verið eftirfarandi á þessu svæði.



Mynd 31. Gistinætur á sunnanverðum Vestfjörðum, Flatey, Reykhólahreppi og Ströndum 2011-2016. Heimild: Hagstofa Íslands.

Gistinætur erlendra ferðamanna hafa 3,5 faldast frá 2011 til 2016. Með bættu aðgengi að Sunnanverðum Vestfjörðum er líklegt að komum erlendra ferðamanna fjölgi heldur. Þyngdarlíkan (sjá skýringar á því í kafla 4.5) er stundum notað til að áætla dreifingu ferðamanna. Ef gerð er sú nálgun að erlendir ferðamenn sem koma í gegnum Keflavík byrji sína Íslandsferð frá Reykjavík, þar sé núllpunkturinn, þá er hægt að nota þyngdarlíkan til að búa til einhverja mynd af því hversu stór hluti þeirra fer langt út fyrir byrjunarpunktinn. Samkvæmt þessu líkani í sinni einföldustu mynd er mun líklegra að ferðamennirnir fari stutt en langt. Með styttri vegalengd til sunnanverðra Vestfjarða er því líklegra að ferðamaður ákveði að fara þangað en áður. Til að gera langa sögu stutta er áætlað út frá líkaninu að fjöldi erlendra ferðamanna sem koma í gegnum Keflavík aukist um 12% eingöngu við 22 km styttingu

á Vestfjarðarvegi milli Bjarkalundar og Skálaness en 11% ef styttingin er 20 km. Líklega hefur vegstyttingin ekki eins mikil áhrif á ferðamenn sem koma með Norrænu.

4.2. Flutningar

Miklir flutningar eiga sér stað til og frá sunnanverðum Vestfjörðum, mun meiri en mannfjöldi svæðisins gefur til kynna. Flutningar frá svæðinu eru fyrst og fremst flutningur á fiski, það eru heldur meiri flutningar frá svæðinu en til þess. Þar vegur þyngst að frá svæðinu eru flutt um 10.000 tonn af laxi á ári landleiðina til Reykjavíkur eða Keflavíkurflugvallar en einnig til annarra hafna þar sem skip sigla til útlanda svo sem frá Seyðisfirði. Verðmætin sem ekið er með árlega bara í formi eldislax eru 10 milljarðar króna. Til að koma laxinum þessa leið þarf að fara um 4-5 ferðir á dag, sex daga vikunnar samtals um 1.300 ferðir á flutningabílum sem samanstanda jafnan af 10-hjóla dráttarbíl og 12,2m (40 feta) vagni með þremur öxlum að aftan (Mynd 21). Alla jafna taka þessir bílar milli 20 og 27 tonna farm en þegar flytja þarf afurðir í flug má farmurinn ekki vera svo þungur, þá er hann undir 20 tonnum. Stundum fylla þær afurðir sem þurfa að fara ekki bíl. Frá svæðinu er einnig flutt töluvert magn af ferskum unnum fiski eða um 2.300-2.500 tonn á ári (Skjöldur Pálmason, 2017, munnleg heimild) og um 2.000 tonn af óunnum afla (Helgi Auðunsson, 2017, munnleg heimild). Langstærsti hluti framleiðslu Kalkþörungafélagsins á Bíldudal fer í skip og til útlanda.

Bílarirnir eru nokkuð vel nýttir til baka. Þá er verið að flytja umbúðir, fóður fyrir fiskeldi, salt, beitu og fleira.

Í heildina fara um 7 flutningabílar á dag, sex daga vikunnar með ýmiskonar flutning, mest fisk, frá sunnanverðum Vestfjörðum til Reykjavíkur eða Keflavíkur eða annað og til baka. Það eru um 2.100 ferðir á ári aðra leiðina og sami fjöldi til baka.

Þrátt fyrir þessa miklu flutninga eru aðstæður á þessari leið mjög slæmar. Líklega þær verstu á landinu af þeim leiðum þar sem kerfisbundnir flutningar eiga sér stað. Það er þó einungis sá hluti leiðarinnar sem er við Breiðafjörð sem skýrir þetta. Þar liggur leiðin; Vestfjarðavegur, yfir hálsana þrjá (frá vestri til austurs) Klettsháls, Ódrjúgsháls og Hjallaháls. Veður er verst á Klettshálsi að sögn flutningaaðila og þegar óveður er, lokast leiðin þar helst. Snjógrindur sem settar hafa verið upp á Klettshálsi hafa þó bætt ástandið nokkuð. Allir hafa hálsarnir brattar brekkur sem skapa mikil vandamál í háلكu. Varðandi þetta er Ódrjúgshálsinn verstur. Í háلكu skapast oft mikil vandræði að komast upp brekkurnar. Í skárri tilfellunum verður ekki tjón en þá þarf að fá bændur í nágrenninu eða einhverja aðra til að draga bílana upp hálsana með tilheyrandi auka fyrirhöfn, kostnaði og töfum. Í verri tilfellunum renna bílar útaf eða lenda í eins konar bóndabeygju þar sem vagninn leggst upp að stýrishúsi dráttarbílsins eins og þegar

vasahníf er lokað (Mynd 22). Það getur endað í stórtjóni og gerir það oft. Að sögn annars flutningsaðilans sem ekur þessa leið kerfisbundið hafa 4 flutningabílar í hans eigu eyðilagst á hálsunum tveimur síðasta áratuginn. Þrír bílar á Hjallahálsi og einn við rætur Ódrjúgsháls. Veturinn 2014-2015 eyðilögðust þrír bílar hjá viðkomandi, einn í Bröttubrekku, annar á Hjallahálsi og sá þriðji við rætur Ódrjúgsháls (Helgi Auðunsson, 2017, munnleg heimild). Þrátt fyrir að bílarnir séu tryggðir veldur eyðilegging þeirra kostnaði og fyrirhöfn.

Ekki er eingöngu um eignatjón að ræða heldur líka slys á fólki, þ.e. bílstjórunum. Síðast þegar bíll eyðilagðist á þessari leið hjá þessum flutningsaðila stórslasaðist bílstjórinn og var heppinn að halda lífi (Sigurbjörg Pálsdóttir, 2017, munnleg heimild).

Fæstir gera sér grein fyrir að það er ekki einungis í vetrarhálfu sem þessar aðstæður skapast á þessum slóðum. Að sumarlagi í bleytu eru oft og tíðum sömu vandræði. Flutningabílar komast þá ekki upp brekkurnar á Ódrjúgshálsi og Hjallahálsi vegna hálfu sem skapast vegna aurs og drullu á veginum¹¹. Þá er reynt að keðja en það dugar oft ekki, bílarnir spóla samt sem áður í drullunni. Þá þarf að fá drátt eins og að ofan er lýst, í einhverjum tilfellum hefur þurft að fá dráttartæki alla leið frá Reykhólum til að koma flutningabílum upp hálsana (Mynd 23). Til þess að ljúka verkefninu og koma vörunni til skila grípa bílstjórnarnir af og til til ýmissa ráða til þess að koma bílunum upp og niður brekkurnar. Nýlega sagði framkvæmdastjóri Arnarlax: „Hluti af þessum vegi er bara þannig að það er með ólíkindum að við höfum vörubílstjóra sem geta keyrt þessa leið“ (RÚV, 2017). Líklega áttuðu fæstir útvarpshlustendur sig á því hvað maðurinn var að tala um.

Það er reyndar önnur leið í boði fyrir flutninga til og frá sunnanverðum Vestfjörðum en það er með ferjunni Baldri sem siglir að vetrinum frá Stykkishólmi kl. 15:00 til Brjánslækjar en til baka frá Brjánslæk til Stykkishólms kl. 18:00. Ferjan getur tekið flutningabíla eins og þá sem notaðir eru til flutninga til og frá sunnanverðum Vestfjörðum. Flutningafyrirtækin nýta sér ferjuna að einhverju marki á veturna en þá aðallega frá Brjánslæk því sú tímasetning hentar. Tímasetningin frá Stykkishólmi hentar ekki og því er bílunum ekið um Vestfjarðaveg alla leið til baka ef kostur er. Ef sú leið er ófær er einnig farið til baka með Baldri en þá verður að leggja af stað úr Reykjavík um hádegi og þá þarf að skilja eftir þær vörur sem ekki er hægt að taka fyrr en eftir hádegi. Á sumrin nýta flutningafyrirtækin ekki Baldur enda ferjan mun þéttsetnari þá af ferðamönnum og bílum þeirra. Ferjan gerir það að verkum að mun meira öryggi er í flutningum frá sunnanverðum Vestfjörðum. Tekið hefur verið svo djúpt í árinna að segja að Baldur sé forsendan fyrir fiskvinnslu á Patreksfirði. Vinnslan eigi öll sín viðskipti undir

¹¹ Klettsháls er hins vegar með bundnu slitlagi.

afhendingaröryggi og það sé einfaldlega ekki nægt á meðan vegurinn liggur yfir hálsana þrjá. Ferjan verði að vera starfrækt á meðan Vestfjarðavegur sé yfir Klettsháls. Ekki sé nóg að losna við Ódrjúgsháls og Hjallaháls til þess að réttlæta að hætt yrði með ferjusiglingar milli Brjánslækjar og Stykkishólms.

4.2.1. Áhrif á flutninga, nýr vegur í stað vegar um Ódrjúgsháls og Hjallaháls

Með nýjum vegi, annað hvort um láglandi (leið Þ-H) sem gæfi 22 km vegstyttingu eða yfir Ódrjúgsháls og undir Hjallaháls (leið D2) með 20 km vegstyttingu, myndu aðstæður til flutninga breytast mikið til batnaðar. Sérstaklega ef láglandisleiðin Þ-H yrði fyrir valinu. Ef eingöngu er horft til vegstyttingarinnar þá má gera ráð fyrir að jaðarkostnaður¹² á hvern ekinn km sé einhversstaðar kringum 250 kr. og er þá miðað við meðalaðstæður á leiðinni milli Patreksfjarðar og Reykjavíkur. Þessi tala er umdeilanleg og getur bæði verið of há eða of lág, en hún ætti samt sem áður að gefa einhverja hugmynd.

Með 22 km styttingu myndu sparast 92.400 km miðað við 4.200 ferðir fram og til baka. Sparnaðurinn á ári er þá um 23 mkr. Ef hins vegar er litið til þess að Klettsháls auk þess kafla sem nýr vegur leysir af hólmi (Ódrjúgsháls og Hjallaháls) eru erfiðustu hlutar leiðarinnar milli Patreksfjarðar og Reykjavíkur þá liggur dæmið öðruvísi við. Ljóst er að það að sleppa við að fara yfir Ódrjúgsháls og Hjallaháls myndi eitt og sér lækka flutningskostnað þótt leiðin styttist ekkert. Þá myndi sparast allur sá kostnaður og fyrirhöfn sem hér að framan var lýst, tafir vegna hálfu, kostnaður vegna utanaðkomandi dráttartækja, tjón á bílum og heilsutjón hjá bílstjórum. Að auki myndi einfaldlega sparast tími þar sem núverandi leið er seinfarin. Ekki er gott að áætla hvað sparnaðurinn í flutningum yrði mikill einn og sér af þessum ástæðum en ljóst er að hann yrði verulegur. Líklega má tvöfalda töluna þannig að 40 mkr. sparist í flutningum á ári við vegstyttinguna.

Taka verður fram að þrátt fyrir að láglandisvegur kæmi í stað vegar yfir Ódrjúgsháls og Hjallaháls þá yrði Klettsháls enn til staðar og yrði mesta hindrunin á þessari leið, sérstaklega ef vont væri veður.

Tekið skal aftur fram að hér eru notaðar forsendur sem eru gróflega áætlaðar en ættu samt að gefa mynd af stærðargráðu áhrifanna.

¹² Kostnaðurinn að aka einn km í vibót

4.2.2. Áhrif frekari tafa við vegagerð á flutninga

Ef frekari tafir verða á nýjum vegi milli Bjarkalundar og Skálaness sem leysir af núverandi veg um hálsana tvo mun það hafa slæm áhrif á atvinnulíf á sunnanverðum Vestfjörðum. Afar bágbornar aðstæður til flutninga til og frá landsvæðinu sem hér hefur verið lýst munu þá einfaldlega halda áfram og hafa sífellt meiri neikvæð áhrif. Fyrst og fremst vegna þess að áformað er að framleiðsla fiskeldisafurða á sunnanverðum Vestfjörðum aukist á næstu 5-6 árum úr 10 þús. tonnum í 40-50 þús. tonn. Þá mun fjórfalt meira magn þurfa að fara um veginn (eða Baldur) og þá verða það 40-50 ma.kr. verðmæti sem fara um veginn ár hvert. Einnig má benda á að við frekari töf á vegagerð mun aðstöðumunur sunnanverðra Vestfjarða og annarra hluta landsins aukast hægt og sígandi þar sem vegakerfið til annarra landsvæða mun halda áfram að batna.

Ef notaðar eru forsendurnar um 40 mkr. sparnað í flutningskostnaði á ári vegna nýs vegar þá mun þriggja ára bið þýða 120 mkr. kostnaðarauka, 10 ára bið 400 mkr. kostnaðarauka og 15 ára bið 600 mkr. kostnaðarauka eingöngu vegna vöruflutninga. Ef gert er ráð fyrir að flutningar aukist um 10% á ári (fjórfoldun eftir 15 ár en ekki 6-7 eins og Arnarlax áformar) verða þessar tölur mun hærra eða 130 mkr. kostnaðarauki vegna 3 ára biðar, 640 mkr. kostnaðarauki vegna 10 ára biðar og 1.270 mkr. kostnaðarauki vegna 15 ára biðar eingöngu vegna vöruflutninga. Aftur skal ítrekað að hér er miðað við gróflega áætlaðar forsendur sem má deila um.

Varðandi vaxandi flutninga og almenna umferð um Vestfjarðaveg þarf að hafa í huga að eftir opnun Dýrafjarðarganga og endurbætur á Dynjandisheiði árið 2020 mun vaxandi hluti umferðar til og frá norðanverðum Vestfjörðum fara þessa leið í stað þess að fara Djúpveg. Sérstaklega umferð frá Þingeyri og Flateyri.

Varðandi flutningaöryggi er ljóst að atvinnulíf á sunnanverðum Vestfjörðum mun áfram fara á mis við aukið flutningaöryggi á meðan beðið er eftir nýjum vegi þótt Klettsháls muni áfram setja strik í reikninginn.

Að mati framkvæmdastjóra Arnarlax má ekki dragast umfram það sem þegar er orðið að fara í framkvæmdir við veginn. Núverandi ástand sé farið að hamla vexti fyrirtækisins og samkeppnisstaða fyrirtækisins versni.

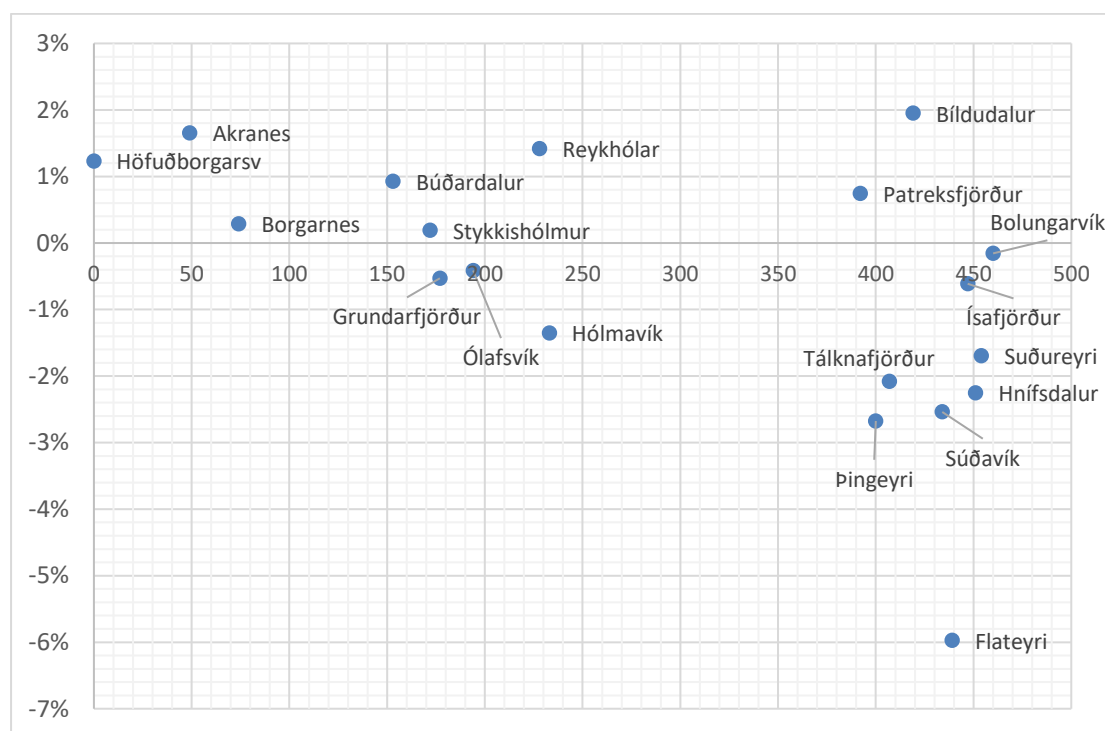
4.3. Íbúáþróun og búseta

Fyrri rannsóknir á áhrifum samgöngubóta, m.a. á Íslandi hafa leitt í ljós að ýmis tækifæri til þróunar samfélaga hafa batnað í kjölfar þeirra. Íbúafjöldaþróun og samsetning mannfjöldans fer að sjálfsögðu mikið eftir öðru sem á sér stað á viðkomandi svæðum sem njóta samgöngu-bótanna, til að mynda sköpun nýrra atvinnutækifæra og þjónustu. Þannig fór til að mynda

saman mikil uppbygging í ferðaþjónustu og bætta samgöngur í Fjallabyggð með tilkomu Héðinsfjarðarganga sem breyttu samgöngumynstri og stytta leiðir. Langvarandi íbúafækkun í sveitarfélaginu stöðvaðist eftir að jarðgöngin voru opnuð (Morgunblaðið 2017, 26. nóvember). Á svipaðan hátt má leiða að því líkur að sú atvinnustarfsemi sem er í mestum vexti á sunnanverðum Vestfjörðum, þ.e. fiskeldi, muni betur verða fært um að eflast og renna styrkari stöðum undir búsetu á svæðinu ef samgöngur batna. Þá er ferðaþjónusta annar helsti vaxtarbroddur atvinnulífs á svæðinu og eru samgöngur á landi meðal mikilvægustu innviða ferðaþjónustunnar. Nýr vegur mun bæta mjög aðgengi ferðamanna að sunnanverðum Vestfjörðum.

Samkvæmt forsvarsmönnum sveitarfélaga á sunnanverðum Vestfjörðum er nokkuð um að fólk sem hyggur á búsetu á svæðinu setji fyrir sig stöðu samgangna. Ekki síst eigi það við um langskólagengið fólk, sérstaklega konur.

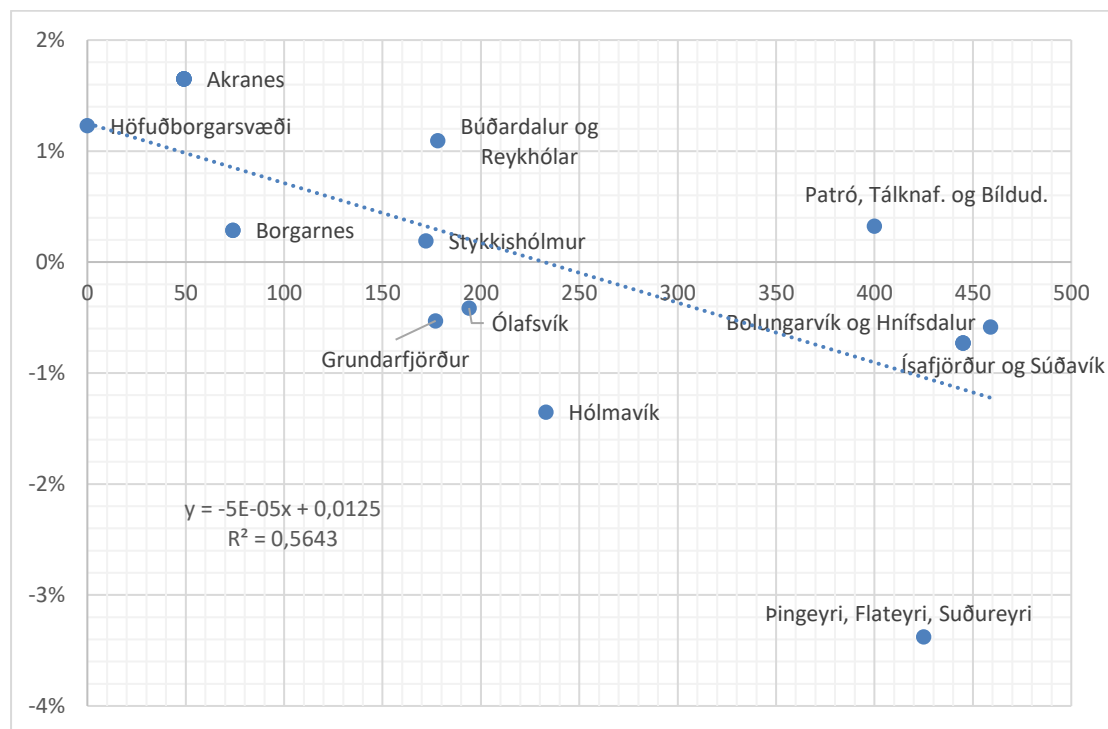
Mannfjölgun hefur verið afar misjöfn á Vesturlandi og Vestfjörðum undanfarinn áratug. Mannfjölgun hefur að jafnaði verið meiri á þeim stöðum sem nær eru höfuðborginni. Á næstu mynd má sjá meðalmannfjölgun síðustu tíu ára í þessum landshlutum auk höfuðborgar-svæðisins.



Mynd 32. Íbúafjölgun á vestanverðu landinu 2008-2017 eftir fjarlægð frá höfuðborginni.

Þessir staðir eru mis stórir og sumir mjög litlir en þegar búin er til mynd þar sem hver punktur táknar u.þ.b. 1.000 íbúa (með undantekningunum Búðardalur og Reykhólar og Hólmavík) eða margfeldi af 1.000 íbúum þá sýnir myndin (Mynd 33) að það er tilhneiging til minni

fólksfjölgunar og meiri fólksfækkunar eftir því sem fjarlægðin eykst frá höfuðborgarsvæðinu. Því er ekki úr vegi að draga einfaldlega línu í gegnum punktastafið til að áætla þessa tilhneigingu. Staðirnir þar sem mannfjöldinn er margfeldi af 1.000 hafa margfalt vægi í samræmi við það. Annar endi línunnar er settur fastur við höfuðborgarsvæðið. Jafna línunnar kemur fram neðst til vinstri.



Mynd 33. Íbúafjölgun á vestanverðu landinu 2008-2017 eftir fjarlægt frá höfuðborginni minni staðir sameinaðir í punkta (með undantekningunum Búðardalur og Reykhólar og Hólmavík).

4.3.1. Nýr vegur í stað vegar um Ódrjúgsháls og Hjallaháls, áhrif á fólksfjölda

Eins og sjá má af legu línunnar (Mynd 33) virðist sem tilhneiging sé til fólksfjölgunar í bæjum og þorpum sem eru innan við 230 km frá höfuðborginni en til fólksfækkunar í bæjum sem eru lengra í burtu. Ef þetta samband sem línan sýnir er rétt, ætti það að leiða til meiri fjölgunar eða minni fólksfækkunar ef einhverjir staðir í þessum landshlutum færðust nær höfuðborgarsvæðinu með vegstyttingum. Þá má spyrja hver áhrifin yrðu á sunnanverða Vestfirði ef þeir færðust 22 km nær höfuðborgarsvæðinu. Svarið er að samkvæmt línunni er munurinn 0,12% á ári. Það þýðir að ef mannfjöldun er 1% á ári þá yrði hún 1,12% með vegstyttingunni. Ef fólksfækkun væri 1% á ári þá yrði hún 0,88% með vegstyttingu.

Fyrir mannfjöldann á sunnanverðum Vestfjörðum, sem er 1.266 manns þýðir þetta að á þremur árum verður fólksfjöldinn fjórum íbúum meiri með vegstyttingunni en ella. Á 10 árum er munurinn 14 íbúar en á 15 árum er munurinn 22 íbúar.

Þessar tölur eru líklega vanmat. Með nýjum vegi sem leysir af núverandi veg um Ódrjúgsháls og Hjallaháls er ekki aðeins verið að stytta leiðina um einhverja 20-22 km. Það er verið að stytta leiðina framhjá eina malarkaflanum og versta, óöryggasta og seinfarnasta hluta leiðarinnar. Því er líklegt að vegstyttingin hafi meiri áhrif á fólksfjölda en hér var áætlað.

Eins og minnst var á hér að framan hefur reynslan sýnt að bætтар samgöngur hafa góð áhrif á fólksfjöldapróun þótt slíkt megni ekki alltaf að snúa fólksfækkun yfir í fólksfjölgun. Nýr vegur mun örugglega ekki hafa nákvæmlega þau áhrif sem hér að framan voru nefnd. En þessi tölfræðilega tilraun hér að framan gefur vísbendingu.

4.3.2. Áhrif frekari tafa við vegagerð á fólksfjölda

Ef það tefst að gera nýjan veg í stað núverandi vegar yfir Ódrjúgsháls og Hjallaháls mun samfélagið á sunnanverðum Vestfjörðum einfaldlega verða af þeim jákvæðu áhrifum á mannfjölda sem vegstyttingin veldur á meðan beðið er. Fólki er farið að fjölga aftur á sunnanverðum Vestfjörðum eftir langt og mjög alvarlegt hnignunarskeið í áratugi eða allt frá því um 1980 en þá bjuggu um 2.000 manns á svæðinu samanborið við 1.266 árið 2017. Ef það dregst að leggja nýjan veg mun fólksfjölgun verða hægari og meiri óvissa um hana en annars hefði verið.

4.4. Tækifæri til að styrkja og/eða vernda byggðir á sunnanverðum Vestfjörðum

Í greinargerð um stefnumótandi byggðaáætlun (Byggðastofnun, 2013) kemur fram að ferðatími og greiðfærni vega séu mikilvægir þættir og að samgöngur marki ýmis áhrifasvæði, s.s. fyrir atvinnu- og þjónustusókn. Þættir s.s. bundið slitlag, hæð vega yfir sjó, vetrarfærð og vegabjónusta séu mikilvægir fyrir staðsetningu, samkeppnisstöðu og búsetu. Endurbætur á Vestfjarðavegi eru því í samræmi við byggðaáætlun, einkum útfærsla með láglandisvegi (leið Þ-H). Með vísan til þess hve bætтар samgöngur eru mikilvægar fyrir samfélagið á sunnanverðum Vestfjörðum, er ljóst að hvert ár sem dregst að koma þeim í betra form dregur úr tækifærum til að styrkja byggðir á sunnanverðum Vestfjörðum.

Mikil verðmæti er hægt að skapa með fiskeldi. Afurðaverð eldislax er um þrisvar sinnum hærra en þorsks. Ef sú þróun heldur áfram í laxeldi sem þegar er komin af stað mun fiskeldi skila miklum útflutningsverðmætum. Lengi vel var sjávarútvegur eina útflutningsstoðin sem heitið

gat. Síðan bættist stóriðjan við og nú er ferðaþjónusta orðin stærsta útflutningsstoðin. Búast má við að 100 þús. tonna laxeldi muni skila svipuðum útflutningstekjum og allur útflutningur á þorski. Því er líklegt að laxeldi verði fjórða stoðin undir útflutningi Íslendinga þótt sú stoð verði minni en ferðaþjónusta og allur sjávarútvegurinn.

Þessi verðmæti er ekki hægt að framleiða hvar sem er. Búið er að taka ákvörðun um að ekkert sjókvíaeldi verði leyft í stærstu flóum og fjórðum landsins og þannig verði ekkert sjókvíaeldi leyft í Faxaflóa, Breiðafirði, Húnaflóa, Skagafirði, Skjálfanda, Þistilfirði og frá Langanesi suður fyrir Borgarfjörð eystri (Mynd 20). Þá eru í raun fáir staðir á landinu eftir þar sem má og hægt er að stunda sjókvíaeldi og eru það fyrst og fremst Vestfirðir og Austfirðir. Þessir tveir staðir eru því orðnir mjög mikilvægir, þeir munu skapa þessa fjórðu stoð fyrst og fremst. Samhliða aukinni verðmætasköpun vex mikilvægi þess að samgöngur verði góðar til laxeldissvæðanna. Samgöngubætur til laxeldissvæðanna eru því ekki eingöngu spurning um betri vegi fyrir íbúana og viðleitni til að hjálpa byggðum í varnarbaráttu, þær eru orðnar forsenda þess að nýta vissar auðlindir og framleiða mikil verðmæti sem bæta lífskjör þjóðarinnar allrar. Það stefnir í sífellt meiri verðmætasköpun á laxeldissvæðunum.

Fiskeldið mun óhjákvæmilega styrkja byggð á sunnanverðum Vestfjörðum. Með aðgerðum sem gera atvinnugrein eins og fiskeldi betur fært að dafna, svo sem nauðsynlegum vegabótum, er verið að styrkja og varðveita byggð. Þegar ein atvinnugrein dregur vagninn á þennan hátt verður einnig víxlverkun við aðrar greinar.

Samspil ólíkra atvinnugreina er mikið. Þannig getur uppgangur í einni atvinnugrein valdið jákvæðri þróun í öðrum eins og augljóst er í tilviki þjónustugreina. Sjá má fyrir sér að fjölgun starfa í fiskeldi og tengdri starfsemi geti veitt ólíkri starfsemi stuðning s.s. sauðfjárbúskap en aðgengi sauðfjárþænda að öðrum störfum hefur reynst vera mikilvægt. Allir innviðir, ekki síst vegakerfi, sem batna vegna uppgangs atvinnulífs styðja einnig við hina vaxandi grein ferðaþjónustu.

4.5. Almenn áhrif á notendur vegakerfisins

Styttri vegalengdir og betri vegir hafa margvísleg áhrif á daglegt líf fólks eins og komið hefur fram í fyrri rannsóknum á áhrifum samgöngubóta. Er þar nærtækt að líta til Héðinsfjarðarganga (Þóroddur Bjarnason, 2015). Þrátt fyrir að aðstæður þar séu nokkuð ólíkar þeim sem eru á sunnanverðum Vestfjörðum þá mun aukinn hreyfanleiki fólks hafa í för með sér að daglegt líf breytist. Fólk mun í auknum mæli fara út fyrir svæðið til að sinna erindum og til afþreyingar og á hliðstæðan hátt mun fólk sem er búsett utan svæðisins auka komur sínar til sunnanverðra Vestfjarða.

Tafla 7. Umferð á Vestfjarðavegi 2015, á kaflanum frá Reykhólasveitarvegi að Kleifastöðum.

Heimild: Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. (2017).

Vegarkafli	Lengd	ÁDU	SDU	VDU	Eknir þ. km
Reykhólasveitarvegur - Þorskafjarðarvegur	8,31	146	277	55	443
Þorskafjarðarvegur - Gröf	7,41	133	266	41	360
Gröf - Djúpadalsvegur	10,84	132	267	37	522
Djúpadalsvegur - Fremri-Gufudalsvegur	9,27	132	275	33	447
Fremri-Gufudalsvegur - Kleifastaðir	12,02	128	267	31	562

Til þess að skoða hvernig umferðarstraumar breytast við breytingu á vegakerfi svo sem vegstyttingu er svokallað þyngdarlíkan eða samskiptalíkan mikið notað. Þyngdarlíkanið er í grunninn þannig að það gerir ráð fyrir að flæði milli tveggja staða sé í hlutfalli við margfeldið af „umfangi“ staðanna en í öfugu hlutfalli við hindrunina á milli þeirra í einhverju veldi. Formúlan fyrir flæðinu á milli staða A og B er þá eftirfarandi:

$$flæði milli A og B = stuðull \cdot \frac{Umfang A \cdot Umfang B}{hindrun milli A og B \cdot \text{óþekktur veldisvísir}}$$

Þegar líkanið er notað til að skoða umferð þá er flæðið umferðarmagnið milli A og B t.d. meðalumferð á dag yfir ár (ÁDU), mannfjöldi er oft notaður sem umfang staða A og B, hindrunin á milli þeirra er oft valin sem vegalengdin (einnig er stundum notaður ferðatími) og veldið er oft haft 2 á hindruninni enda kemur það vel heim og saman við íslenskan veruleika eins og í tilfelli Héðinsfjarðarganga (Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2015).

Þegar samskiptalíkan er sett upp fyrir samskipti milli sunnanverðra Vestfjarða annars vegar og allra annarra hluta landsins (utan Vestfjarða) hins vegar kemur út úr líkaninu að yfirgnæfandi hluti umferðarinnar til og frá sunnanverðum Vestfjörðum um Vestfjarðaveg við Breiðafjörð er til og frá höfuðborgarsvæðinu eins og vænta mátti. Umferðin um Klettsháls árið 2016 var ÁDU 157. Samkvæmt samskiptalíkani er höfuðborgarumferðin þar af ÁDU 110 eða 70%. Umferðin til og frá kraganum kringum höfuðborgarsvæðið: Reykjanes, Árnessýsla og Akranes er síðan 14%. Önnur umferð er því einungis 16%.

Ef vegalengdin er stytta um 22 km í þessu líkani eykst umferðin um 12% á Klettshálsi úr ÁDU 157 í ÁDU 175. Þar sem nýr vegur leysir af seinfarinum malarveg um Ódrjúgsháls og Klettsháls (eini malarkafli sem eftir stendur milli Patreksfjarðar og Reykjavíkur) er líklegt að nýi vegurinn muni virka eins og meiri vegstytting en 20 eða 22 km. Ef nýr vegur virkar eins og 25

km vegstytting þá eykst umferðin um 14% en ekki 12%. Ef hann virkar eins og 30 km vegstytting þá eykst umferðin um 17% en ekki 12%.

Þessi auknu samskipti endurspeglar meiri lífsgæði, hreyfanleiki eykst. Það gildir bæði fyrir atvinnuumferð og einkaumferð. Erindin í einkaumferð eru af öllu tagi. Sókn í verslun og aðra þjónustu, sækja menningarstarfsemi og afþreyingu, hitta vini og ættingja, skírnarveislur, fermingaveislur, brúðkaup, afmælisveislur og aðrir mannfagnaðir, íþróttaviðburðir, ferðalög og svo má áfram lengi telja. Allt þetta eykst og verður auðveldara með styttri og betri vegum. Vert er að taka fram að hin auknu lífsgæði verða að stærstum hluta meðal íbúa á sunnanverðum Vestfjörðum, þeir munu finna þau greinilega. En aðrir landsmenn munu njóta þeirra líka þar sem þeir geta auðveldar ferðast til og frá Vestfjörðum. Þau lífsgæði dreifast hins vegar á margfalt meiri mannfjölda þannig að hver og einn finnur lítið fyrir þeim dags daglega.

Matið á áhrifum 22 km vegstyttingar hér að framan á við ástand sem er eins og um þessar mundir þar sem ekki er búið að opna Dýrafjarðargöngin. Eftir árið 2020 þegar þau verða komin í gagnið bætist mikil umferð við á Vestfjarðavegi (sjá umfjöllun í kafla 4.5.3). Vegstytting við Breiðafjörð mun einnig hafa mikil áhrif til aukningar á umferð frá Norðanverðum Vestfjörðum þegar þar að kemur.

4.5.1. Slysatíðni og öryggi

Eins og komið hefur fram framfarir í þessari skýrslu eru aðstæður á Ódrjúgshálsi og Hjallahálsi afar slæmar. Leiðin er því ákaflega slæm með tilliti til umferðaröryggis eins og fjallað hefur verið um í öðrum skýrslum, ekki síst í mati á umhverfisáhrifum (Vegagerðin, hönnunardeild, 2016). Þar kemur m.a. fram að þegar bratti (langhalli) á vegum fer yfir 6-6,5% eykst slysatíðni skarpt. Á Vestfjarðarvegi á Ódrjúgshálsi er mesti bratti 15,7% samkvæmt umhverfisáhrifaskýrslunni en einnig hefur verið sett fram að bratti sé upp í 20% á stuttum köflum. Varla er tekið of djúpt í árinna með að segja að eina tenging byggðarlags við vegakerfi landsins sé um veg þar sem svo brattar brekkur er að finna samræmist ekki þeim kröfum sem nútímafólk gerir til samgangna. Almennaskarð var brattasti hluti hringvegarins en þar var langhalli 16% (Verkís, e.d.). Jarðgöng voru gerð undir Almennaskarð í byrjun aldarinnar til að komast hjá þessum óásættanlegu aðstæðum en fáum misserum áður en göngin voru gerð létust hjón í umferðarslysi á Almennaskarði sem rekja mátti beint til brattans.

Slysatíðni er hins vegar ekki mikil á Ódrjúgshálsi og Hjallahálsi samkvæmt opinberum gögnum. Næsta tafla, sem er frá Vegagerðinni, sýnir þetta.

Tafla 8. Slysatiðni á Vestfjarðavegi 2010-2014.

Heimild: Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. (2017).

	Slysatiðni*	2010	2011	2012	2013	2014
Vestfjarðavegur	Reykholasveitarvegur-Dorskaðfjarðavegur	0,0	0,0	0,0	2,68	0,0
	Dorskaðfjarðavegur- Gröf	0,0	0,0	0,0	3,30	0,0
	Gröf - Djúpadalsvegur	3,18	0,0	0,0	0,0	2,24
	Djúpadalsvegur- Fremri-Gufudalsvegur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Fremri-Gufudalsvegur - Kleifastaðir	0,0	0,0	2,64	0,0	2,09
Samantalið	Meðaltal fyrir Vestfjarðaveg	1,34	1,21	1,05	0,66	0,55
	Meðaltal fyrir vegi um dreifbýli á Íslandi	1,09	1,21	1,07	1,09	1,05

Eins og komið hefur fram framfarir í þessari skýrslu hafa flutningabílar eyðilagst á þeirri leið sem nýr vegur myndi leysa af. Flutningaaðilar segja að það skipti tugum á síðari árum þar sem flutningavagninn hefur farið út af veginum þegar bíll hefur runnið til í bröttum brekkunum. Stundum hafi skemmdir orðið á flutningavagninum þótt bíllinn hafi sloppið við skemmdir og stundum hafi sem betur fer engar skemmdir orðið. Miðað við þessar lýsingar vaknar sú spurning hvernig þau umferðaróhöpp eru skráð sem mynda þann grunn sem slysatiðni er reiknuð út frá.

Öryggi í vegakerfinu snýst ekki bara um umferðaróhöpp heldur líka hversu vel sé hægt að treysta því að vegir séu færir. Ljóst er að hálsarnir tveir eru mikill farartálmi. Þrátt fyrir að Klettsháls sé kannski helsti farartálminn í vondu veðri þá geta Ódrjúgsháls og Hjallaháls verið farartálminn sérstaklega í hálku. Með nýjum vegi verður mun meiri líkur á að Vestfjarðavegur á þessum slóðum sé fær.

Enn eitt atriðið er hvaða áhrif það hefur á líðan fólks og samfélags í heild að eina vegtengingin við vegakerfið sé erfiður og hættulegur vegur sem ekki stenst nútímakröfur. Með nýjum vegi sem leysir af hálsana tvo verður einangrunartilfinning væntanlega minni og hræðsla við að fara um erfiða vegi að vetrarlagi sömuleiðis sem leiðir til aukningar á notkun vegakerfisins. Könnun á aðstæðum á svæðinu kringum Vaðlaheiði leiddi til dæmis í ljós að ýmsir sem eiga leið um núverandi veg um Víkurskarð að vetri fyllast óþægindum eða kvíða við ferðir þar um og er hlutfall þeirra sem upplifa þetta hærra meðal kvenna eða 51% og enn hærra austan Vaðlaheiðar eða 58% (Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir, 2015). Það virðist því vera að fjallvegir séu meiri hindrun fyrir konur en karla.

„Það er niðurstaða Vegagerðarinnar að ný lega Vestfjarðavegar samkvæmt einhverjum framlagðra kosta muni auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 2-3 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir framkvæmdir“ (Vegagerðin hönnunardeild, 2016, fylgiskjal 13,

bls. 7). Samkvæmt þessu hefur töf á framkvæmdum og áframhaldandi notkun á núverandi vegi þetta í för með sér:

- 3 ára töf: 6-9 slys aukalega.
- 10 ára töf: 20-30 slys aukalega.
- 15 ára töf: 30-45 slys aukalega.

4.5.2. Kostnaðarauki vegfarenda við að fara núverandi veg

Jón Þorvaldur Heiðarsson (2003) reyndi að meta upplýsingarnar sem opnun Hvalfjarðarganga gaf til að áætla greiðsluvilja vegfarenda að aka Hvalfjarðargöng í stað þess að aka gömlu leiðina um Hvalfjörð. Niðurstaðan var að greiðsluvilji vegfarenda væru um 1.500 kr á verðlagi 2002. Þar sem 2/3 umferðarinnar stytta sér 42 km leið með því að fara göngin má segja að greiðsluviljinn hafi verið um 36 kr./km. Greiðsluvilji segir til um hversu mikils virði vegfarendur meta það að stytta sér leið. Greiðsluvilji endurspeglar því ekki eingöngu peningalegan sparnað vegna minna eldsneytis, viðhalds og slits heldur einnig hvernig vegfarendur meta tímasparnað til fjár. Tími er dýrmætur, fólk vill gjarnan nýta hann til annars en sitja í bíl hvort sem er til launaðrar vinnu eða í frítíma.

Síðan 2002 hefur verðlag nákvæmlega tvöfaldast (VN 222,8 í júní 2002 en 446,0 í nóv 2017). Ef miðað er við verðlagshækkun er greiðsluviljinn á km nú um 72 kr./km. Þetta þýðir að vegfarendur ættu að jafnaði að vera tilbúnir að greiða 1.440 kr. fyrir að stytta sér 20 km leið og 1.584 kr. fyrir að stytta sér 22 km leið. Með það í huga að kaflinn sem nýr vegur myndi leysa af hólmi er eini malarvegurinn milli Patreksfjarðar og Reykjavíkur og þar fyrir utan versti vegurinn hvað beygjur, bratta og aðrar aðstæður varðar, er líklegt að þessi greiðsluvilji sé vanmat. Á veturna er vanmatið líklega mikið, sérstaklega í ljósi þess að hluti vegfarenda, sérstaklega konur, finna fyrir kvíða og beyg við að fara leiðinlega fjallvegi að vetrarlagi. Nýlega er farið að rannsaka þetta en það virðist sem vegabætur komi konum meira til góða en körlum að þessu leyti. Breytingin sé meiri fyrir þær en karla. Þrátt fyrir þetta verður hér miðað við greiðsluviljann 72 kr./km til að meta kostnað vegfarenda við að fara núverandi veg samanborið við nýjan láglandisveg sem stytta leiðina um 22 km og tekur burtu hálsana tvo Ódrjúgsháls og Hjallaháls.

Samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar 2016 (Vegagerðin, 2016) var umferðin um Hjallaháls ÁDU 171 árið 2016. Miðað er við að 12 bílar af þessum 171 hafi verið flutningabílar sem talað var um í kafla 4.2 um áhrif á flutninga. Önnur umferð sé því ÁDU 159, blanda af fólksbílum og eitthvað stærri bílum en fólksbílar yfirgnæfandi. Greiðsluvili þessara umferðar er þá 252.000 kr. á dag eða 92 mkr. á ári.

Með þessum forsendum mun þriggja ára bið þýða 276 mkr. kostnaðarauka fyrir almenna umferð, 10 ára bið 920 mkr. kostnaðarauka og 15 ára bið 1.380 mkr. kostnaðarauka. Ef gert er ráð fyrir að almenn umferð aukist um 4% á ári verða þessar tölur hærri eða 290 mkr. kostnaðarauki vegna 3 ára biðar, 1.100 mkr. kostnaðarauki vegna 10 ára biðar og 1.800 mkr. kostnaðarauki vegna 15 ára biðar fyrir almenna umferð.

Ef lagður er saman kostnaðarauki vöruflutninga og almennrar umferðar með aukningu sem kom fram hér að framan við það að bíða eftir 22 km styttingu þá má sjá hann í næstu töflu. Enn og aftur skal það tekið fram að um nokkuð grófa áætlun er að ræða.

Tafla 9. Kostnaðarauki almennrar umferðar og vöruflutninga við það að bíða eftir 22 km styttingu í 3, 10 eða 15 ár.

Kostnaðarauki við töf á 22 km styttingu m.v. aukna umferð og flutninga	Almenn umferð (mkr.)	Flutningar (mkr.)	Samtals (mkr.)
Þriggja ára bið	290	130	420
10 ára bið	1.100	640	1.740
15 ára bið	1.800	1.270	3.070

4.5.3. Samspil vegabóta á Barðaströnd við aðrar framkvæmdir

Dýrafjarðargöng munu stytta leiðina frá norðanverðum Vestfjörðum um 27 km. Það mun verða til þess að auka umferð til og frá svæði norðan ganganna um Vestfjarðaveg nr. 60 og draga að minnsta kosti hlutfallslega úr umferð um Djúpveg nr. 61. Með styttingu vegarins milli Bjarkalundar og Skálaness og hugsanlegri styttingu leiðar með nýjum vegi um Dynjandisheiði styttist leiðin frá Ísafirði enn frekar þannig að hún verður að lokum um eða tæplega 400 km um Vestfjarðaveg, samanborið við 455 km um Djúp. Norðanverðir Vestfirðir munu því í sífellt auknum mæli verða hluti þess svæðis sem endurbætur á Vestfjarðavegi hafa áhrif á. Kröfur um vegabætur á öllum köflum Vestfjarðavegar nr. 60 munu aukast samhliða því sem umferð á veginum eykst. Norðan- og sunnanverðir Vestfirðir munu eiga sameiginlega hagsmuna að gæta þar.

Einn er sá þröskuldur í vegakerfinu sem nokkrir viðmælendur nefndu en það er vegurinn um Klettsháls. Þar sé mikil snjósöfnun. Settar hafi verið upp snjógirðingar sem hafi bætt stöðuna nokkuð en uppsetning fleiri girðinga er talin geta bætt stöðuna enn frekar.

Umbætur á GSM kerfinu eru nauðsynlegar víða á Vestfjarðavegi um Barðastrandasýslu að mati forsvarsmanna sveitarfélaganna, samband sé gloppótt og þetta sé mikið öryggisatriði fyrir vegfarendur.

4.6. Rekstur sveitarfélaga

Samkvæmt samtölum við forsvarsmenn sveitarfélaga á sunnanverðum Vestfjörðum er afar mikilvægt fyrir fyrirtæki og íbúa að nýr vegur á umræddum kafla í Reykhólahreppi komist í framkvæmd sem allra fyrst. Afkoma sveitarfélaga er mjög háð því hvernig gengur í atvinnulífinu eins og dæmi frá Tálknafjarðarhreppi sýnir þar sem fyrirtæki í fiskvinnslu hætti rekstri árið 2015. Það olli fólksfækkun og hafði neikvæð áhrif á rekstur sveitarfélagsins (Mynd 6). Fiskeldi er um þessar mundir vaxtarbroddur í atvinnulífi svæðisins og öruggir flutningar á aðföngum og afurðum eru afar mikilvægir fyrir rekstur fyrirtækjanna. Bættar samgöngur sem og annað sem lýtur að því að bæta rekstrargrundvöll fyrirtækjanna til framtíðar rennir styrkari stoðum undir rekstur sveitarfélaganna.

4.7. Andinn í samfélaginu

Sú staða að vegabætur á svæðinu sem um ræðir í Reykhólahreppi hafi dregist eins og raun ber vitni er, að mati forsvarsmanna sveitarfélaganna á sunnanverðum Vestfjörðum, farin að hafa mjög neikvæð áhrif á hinn almenna borgara og andann í samfélaginu. Þessi staða sé farin að „leggjast á sálina á fólki“. Það sé komin vantrú á að valdhafar í landsstjórninni ætli sér raunverulega að láta gera úrbætur í samgöngumálum sunnanverðra Vestfjarða.

5. NIÐURSTÖÐUR

Sunnanverðir Vestfirðir eru meðal þeirra svæða landsins þar sem byggð hefur um langt skeið átt undir högg að sækja. Ástæður þess eru fjölmargar, þær tengjast landfræðilegri legu, atvinnuháttabreytingum, lýðfræðilegri þróun, innviðauppbýggingu og fleiru. Samgöngur eru meðal þess sem hefur skert búsetuskilyrði á svæðinu og skilyrði til atvinnurekstrar. Þörf fyrir bættar samgöngur er sífellt að aukast, ekki síst á þessu svæði, og eitt helsta atriðið sem getur stuðlað að jákvæðri þróun mannlífs og atvinnulífs á sunnanverðum Vestfjörðum.

Nýlegar breytingar á sunnanverðum Vestfjörðum með aukningu fiskeldis hafa leitt til þess að ákveðin viðspyrna hefur náðst. Er þetta einn örfárra staða á landinu þar sem fiskeldi í sjókvíum er heimilt. Breytingar hafa einnig orðið í fiskvinnslu þannig að aukin áhersla er nú á vinnslu fisks sem fer ferskur á markað erlendis. Þriðja megin breytingin er að sú að ferðaþjónusta hefur aukist mjög líkt og víða á landinu. Þannig hefur íbúum á svæðinu aftur farið að fjölga nokkuð og er atvinnulífið í vexti. Allar þessar atvinnugreinar eru hins vegar þess eðlis að þær þurfa góðar vegasamgöngur til að geta þrífist eðlilega. Mikið magn af ferskum eldisfiski og afla úr hafinu þarf að komast á markað daglega. Hafa samgönguhindranir á Vestfjarðavegi mikil og slæm áhrif á þá flutninga. Fyrir ferðaþjónustuna á sunnanverðum Vestfjörðum eru góðar samgöngur lykilatriði. Sökum vaxtar í atvinnugreinunum eru samgönguhindranirnar sífellt að verða meira vandamál. Fyrir hinn almenna íbúa og þjónustu við hann, s.s. heilbrigðisþjónustu eru tryggar samgöngur sífellt að verða mikilvægari. Tafir, umfram það sem þegar er orðið, á því að samgöngur komist í viðunandi horf ógna þeirri jákvæðu samfélagsþróun sem má sjá merki um á svæðinu. Samgöngubætur á Vestfjarðavegi eru í samræmi við markmið byggðaáætlunar 2014-17 um samgöngumál, þ.e. að „vegfarendur komist leiðar sinnar innan og milli atvinnu- og þjónustusvæða á ódýran, fljótlegan og öruggan hátt“ og að „sérstök áhersla verði lögð á framkvæmdir á Vestfjörðum og Austurlandi“.

Í mati á umhverfisáhrifum á endurnýjun kaflans á milli Bjarkalundar og Skálaness á Vestfjarðavegi kom fram að bæði leið D2 og Þ-H uppfyllti markmið umhverfismatsins þ.e. að „að bæta samgöngur um Vestfirði með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur um Vestfjarðaveg nr. 60 og stytta vegalengdir“ (Helga Aðalgeirsdóttir o.fl. 2017, bls. I). Þrátt fyrir þetta má sjá að leið Þ-H kemur betur út úr samanburði í umhverfismatinu hvað varðar ýmsa þætt er varða öryggi og önnur áhrif á samfélagið:

- Leið Þ-H styttr Vestfjarðaveg um 22 km en leið D2 um 20 km.
- Leið Þ-H er á láglandi en leið D2 liggur áfram um Ódrjúgsháls í 168 m hæð yfir sjó.
- Brekkur á leið D2 eru með allt að 8% bratta en 6,5% á leið Þ-H.

- Umferðaröryggi leiðar Þ-H er meira en leiðar D2.
- Greiðfærni leiðar Þ-H er meiri en leiðar D2.
- Áhrif ofanflóða eru álitin mikil á leið D2 en lítil á leið Þ-H.

Þessu til viðbótar kemur tímasetning framkvæmda, frekari töf á þeim og hvað slíkt hefði í för með sér er kjarni málsins vegna gerðar þessarar skýrslu. Ef leið D2 verður valin mun taka lengri tíma að koma nýjum vegi í notkun vegna meiri rannsókna, lengri framkvæmdatíma og erfiðari fjármögnunar. Óljóst er hversu miklu lengri sá tími yrði en verkkaupi þessarar skýrslu hefur gengið út frá því að skoða hver yrði munur á samfélagslegum áhrifum samgöngubóta sem kæmu til framkvæmda eftir 3, 10 eða 15 ár. Er því lýst í smærri atriðum í fjórða kafla skýrslunnar en helstu áhrif seinkunar á samfélagslega þætti eru þessi:

- Ef töf verður á vegabótum mun það hafa sífellt meiri áhrif á flutninga frá svæðinu þar eð áformað er að auka ræktun eldislax mikið á svæðinu og flutningamagn mun því aukast. Um veginn fara nú meira en 10 ma.kr. af afurðum og mun það skv. þessum áætlunum aukast í meira en 40 ma.kr. á næstu árum.
- Ef töf verður á vegstyttingu og vegabótum mun ferðarþjónusta hafa verri skilyrði til að vaxa en ella. Líklegt er að nýr vegur leiði til beinnar fjölgunar ferðamanna.
- Frekari tafir á lagningu nýs vegar leiða til enn frekari vandræða og óöryggis vegfarenda. Með vaxandi flutningum má búast við að fleiri bílar muni eyðileggjast vegna ástands vegarins og hætta á slysum mun ekki minnka, heldur aukast.
- Sunnanverðir Vestfirðir eru meðal fárra svæða á landinu þar sem sjókvíaldí á laxi er heimilt. Væntanlega er mikilvægt fyrir þjóðarhag að unnt sé að nýta þá firði til verðmætasköpunar þar sem fiskeldi af þessari tegund er leyft. Ef tafir verða á endurbótum á Vestfjarðavegi þá eru þessir möguleikar á verðmætasköpun minni en ella.
- Frekari tafir á endurnýjun vegarins munu leiða til þess að samfélagið á sunnanverðum Vestfjörðum mun vaxa hægar en ella.
- Frekari tafir á endurnýjun vegarins torveldar samskipti fólks sem bitnar á lífsgæðum á svæðinu.
- Með töfum á lagningu vegarins mun almenn umferð sem og umferð flutningabíla þurfa að ber mikinn aukalegan kostnað vegna lengri, óöryggari og verri leiðar.
- Ef töf verður á lagningu vegarins munu Dýrafjarðargöng nýtast verr en ella. Endurnýjun þessa vegar verður enn mikilvægari eftir að Dýrafjarðargöng verða komin

Í gagnið því þá mun hún í auknum mæli einnig nýtast samfélögunum á norðanverðum Vestfjörðum.

- Ef frekari tafir verða á lagningu vegarins mun núverandi malarvegur um hálsana áfram valda kvíða og óöryggi meðal vegfarenda og halda áfram að hafa neikvæð áhrif á daglegt líf íbúa og samfélagsins á sunnanverðum Vestfjörðum.

HEIMILDASKRÁ

- Arnar Þór Jóhannesson, Hjalti Jóhannesson og Grétar Þór Eyþórsson. (2016). *Samstarf sveitarfélaga*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða. (2010). *Stefnumótun Ferðamálasamtaka Vestfjarða 2010 – 2015*. Ísafjörður: Höfundur.
- BB. (2017, 3. nóvember). *Greina stöðu uppbyggingar í Vesturbyggð*. Sótt 7. nóvember 2017 af <http://www.bb.is/2017/11/greina-stodu-uppbyggingar-i-vesturbyggd/>
- Byggðastofnun. (2013). *Byggðapróun á Íslandi. Stöðugreining 2013. Fylgirit með*
- Byggðastofnun. (2014). *Stefnumótandi byggðaáætlun 2014-2017*. Sauðárkrókur: Höfundur.
- Byggðastofnun. (2016). *Dreifing nautgripa á Íslandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 6. nóvember 2017 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Byggdabrunnur/nautgriparaekt.pdf>
- Byggðastofnun. (2017a). *Byggðaleg áhrif fiskeldis*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 31. október 2017 af https://www.byggdastofnun.is/static/files/Fiskeldi/byggdaleg_ahrif_fiskeldis.pdf
- Byggðastofnun. (2017b). *Dreifing sauðfjár á Íslandi miðað við haustásetning 2016*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 6. nóvember 2017 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/saudfe/dreifing-saudfja-a-islendi-haust-2016.pdf>
- Byggðastofnun. (2017c). *Stöðugreining 2017. Byggðapróun á Íslandi*. Sauðárkrókur: Byggðastofnun. Sótt 7. nóvember 2017 af <https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/stodugreining-2017-04-06a.pdf>
- Byggðastofnun. (e.d.). *Kortabrunnur*. Sótt 7. nóvember 2017 af <https://www.byggdastofnun.is/is/utgefid-efni/kortabrunnur>
- Ferðamálastofa (e.d.). *Kortlagning auðlinda - Mögulegir viðkomustaðir*. Sótt 14. desember 2017 af <https://www.ferdamalastofa.is/is/troun-og-samstarf/kortlagning-audlinda/kortlagning-og-mat-a-addrattarafli-mogulegra-vidkomustada>
- Fosshótel. (e.d.). *Fosshótel Vestfirðir*. Sótt 9. desember 2017 af <http://www.fosshotel.is/is/um-okkur/myndir/fosshotel-westfjords/15/>

- Gísli Gíslason, Óskar Örn Gunnarsson, Margrét Ólafsdóttir og Yngvi Þór Loftsson. (2008). *Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018. Sveitarfélagsuppráttur mkv. 1:100.000*. Reykjavík: Landmótun.
- Helga Aðalgeirsdóttir (ritstj.), Sóley Jónasdóttir, Kristján Kristjánsson og Reynir Óli Þorsteinsson (2017). *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í Reykhólahreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Matskýrsla*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir. (2015). *Vaðlaheiðargöng - Samfélagsáhrif. Helstu niðurstöður könnunar í október 2014*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2015). *Samfélagsleg þýðing sauðfjárbúskapar*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2003) *Vaðlaheiðargöng, virkjun auk vegganga*. Reykjavík: Háskóli Íslands
- Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2015). Samskipti fólks um Héðinsfjarðargöng: Umferð og samanburður við umferðaspá. *Íslenska þjóðfélagið*, 6. árgangur 2015, 1. tbl., bls. 97-113. Sótt 14. desember 2017 af [file:///C:/Users/jthh/Downloads/81-244-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/jthh/Downloads/81-244-1-PB%20(1).pdf)
- Landssamband fiskeldisstöðva. (2016). *Fyrirtæki í fiskeldi á Íslandi. Stærstu fyrirtækin í fiskeldi á Íslandi 2016*. Sótt 6. desember 2016 af <http://www.lf.is/is/fiskeldi-a-islandi-2/fyrirtaekin-i-fiskeldi-a-islandi/>
- Maskína. (2016). *Ferðamálastofa. Erlendir ferðamenn á Íslandi sumar 2016*. Sótt 7. desember 2017 af https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskyrsla_islensk.pdf
- Morgunblaðið. (1999, 27. maí). *Grunnskólar í Vesturbyggð sameinaðir í einn skóla*. Sótt 6. nóvember 2017 af <http://www.mbl.is/greinasafn/grein/470518/>
- Morgunblaðið. (2011, 3. desember). *Fiskeldi - Ný stóriðja á Vestfjörðum*. Sótt 3. nóvember 2017 af http://timarit.is/view_page_init.jsp?issId=369447&pageId=6004883&lang=is&q=fiskeldi%20E1%20sunnanver%F0um%20Vestfj%F6r%F0um
- Morgunblaðið. (2017, 24. mars). *Gætu borið 200 þúsund tonna framleiðslu*. Sótt 1. Nóvember 2017 af

http://www.mbl.is/200milur/frettir/2017/03/24/gaetu_borid_200_thusund_tonna_fr_amleidslu/

Morgunblaðið. (2017, 26. nóvember). *Fólksfækkun í Fjallabyggð hefur stöðvast*. Sótt 3. desember 2017 af

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/11/26/ungu_folki_og_bornum_hefur_fjolgad/

RÚV. (2017, 24. nóvember). *Fólk og lax í bílalestum yfir Klettsháls*. Sótt 11. desember 2017 af

<http://www.ruv.is/frett/folk-og-lax-i-bilalestum-yfir-klettshals>

Samband íslenskra sveitarfélaga. (2016). *Árbók sveitarfélaga 2016 – 32. árgangur*. Reykjavík: Samband íslenskra sveitarfélaga.

Samband íslenskra sveitarfélaga. (e.d.). *Talnaefni*. Sótt 7. nóvember 2017 af

<http://www.samband.is/verkefni/verkstur-sveitarfelaga/talnaefni/>

Skipulagsstofnun. (2017). *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í*

Reykholahreppi Álit um mat á umhverfisáhrifum. Sótt 7. nóvember 2017 af

<http://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1212/201605060.pdf>

Sveitarstjórnarlög nr. 138/2011.

Vegagerðin, hönnunardeild. (2016). *Vestfjarðavegur (60) milli Bjarkalundar og Skálaness í*

Reykholahreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Viðauki I – Fylgiskjöl.

Reykjavík: Vegagerðin. Sótt 15. desember 2017 af

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/60-24_28_mau_vidauki_1/\\$file/Vi%C3%B0auki%20I_fylgiskj%C3%B6l.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/60-24_28_mau_vidauki_1/$file/Vi%C3%B0auki%20I_fylgiskj%C3%B6l.pdf)

Vegagerðin. (2012). *Handbók um Vetrarþjónustu*. Reykjavík: Vegagerðin. Sótt 4. September 2017 af

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/handbok_vetrarthjonustu/\\$file/Handb%C3%B3k%20vetrar%C3%BEj%C3%B3nustu.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/handbok_vetrarthjonustu/$file/Handb%C3%B3k%20vetrar%C3%BEj%C3%B3nustu.pdf)

Vegagerðin. (2016). *Umferðartölur 2016*. Sótt 15. desember 2016 af

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Banki_2016_a_netid/\\$file/Banki_2016_%C3%A1_net%C3%B0.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Banki_2016_a_netid/$file/Banki_2016_%C3%A1_net%C3%B0.pdf)

Vegagerðin. (2017, 22. nóvember). *Aukin þjónusta vegna bilunar Baldurs. Þjónustutími lengdur og hálkuvarnir auknar*. Sótt 7. desember 2017 af

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/aukin-thjonusta-vegna-bilunar-baldurs>

Verkís. (e.d.). *Almannaskarð, Verkís annaðist gerð burðarvirkja*. Sótt 15. desember 2017 af <http://www.verkis.is/verkefni/samgongur-og-skipulag/jardgong/almannaskard>

Vestfirðir. (2016, 17. nóvember). *Hotel West - opið allt árið*. Sótt 9. desember 2017 af http://fotspor.is/wordpress/wp-content/uploads/2016/11/vestfirdir_17nov_web.pdf

Vesturbyggð. (2017, 2. nóvember). *Innviðaupbygging í Vesturbyggð*. Sótt 7. nóvember 2017 af https://vesturbyggd.is/frettir/Innviðaupbygging_i_Vesturbyggd/

Visit Westfjords. (e.d.). *Visit Westfjords, Official travel guide to the Westfjords of Iceland*. Sótt 9. desember 2017 af <https://www.westfjords.is/en/what-to-see-and-do/services/patreksfjordur-tourist-information-center>

Vísir. (2016, 18. maí). *Jarðgöng til skoðunar efst á Dynjandisheiði*. Sótt 3. Nóvember 2017 af <http://www.visir.is/g/2016160518858>

Vísir. (2017, 18. júní). *Þetta hús reis fyrir 40% af kostnaði í Reykjavík*. Sótt 2. nóvember 2017 af <http://www.visir.is/g/2017170618993>

Pingsályktun um landsskipulagsstefnu 2015-2016.

Pingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

Þóroddur Bjarnason. (2015). Samgöngur og byggðapróun: Samfélagsleg áhrif Héðinsfjarðarganga. *Íslenska þjóðfélagið*, 6. árgangur 2015, 1. tbl., bls. 5-36. Sótt 4. desember 2017 af www.thjodfelagid.is/index.php/Th/article/download/77/63

VIÐMÆLENDASKRÁ

Ásthildur Sturludóttir, bæjarstjóri Vesturbyggðar, símaviðtal 5. desember 2017.

Gerður B. Sveinsdóttir, verkefnisstjóri samfélagsuppbyggingar hjá Vesturbyggð, símaviðtal 14. nóvember 2017.

Gísli Ásgeirsson, bílstjóri og eigandi Aksturs og köfunar, símviðtöl 6. og 8. desember 2017.

Helgi Auðunsson, bílstjóri og eigandi Nönnu (flutingafyrirtækis), símaviðtöl 12. og 14. desember 2017.

Indriði Indriðason, sveitarstjóri Tálknafjarðarhrepps, símaviðtal 30. nóvember 2017.

Sigurbjörg Pálsdóttir, eigandi Nönnu (flutingafyrirtækis), símaviðtal 30. nóvember 2017.

Skjöldur Pálmason, framkvæmdastjóri Odda, símaviðtal 30. nóvember 2017.

Stig Randal, framkvæmdastjóri Kalkpörungafélagsins, símaviðtal 15. desember 2017.

Víkingur Gunnarsson, framkvæmdastjóri Arnarlax, símaviðtöl 4. og 14. desember 2017.

VIÐAUKI 2. STAÐSETNING STARFA SVEITARFÉLAGA Á TÁLKNAFIRÐI OG Í VESTURBYGGÐ 2015



Staðsetning starfa sveitarfélaga 2015

STAÐUR	HEILBIGÐI- & LÍKAMSRÆKT							FÉLAGSPJÓNUSTA							SKÓLAPJÓNUSTA					MENNING				ÁÆTLANIR			FERÐAPJÓNUSTA					FJÖLMIDLUN																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48		
	Sundlaug	Íþróttahús	Íþróttavöllur	Golfvöllur	Skíðasvæði	Líkamsrækt	Hand- & fótisnyrting	Sjúkraþjálfun	Nuddstofa	Iðjuþjálfun	Félagsráðgjöf	Fjölskylduráðgjöf	Atvinnumálafulltrúi	Forvarnafulltrúi	Félagslegar íbúðir	Dagvist aldrafæra	Féagsstarf aldrafæra	Dvalarheimili	Heimþjónusta	Sambýli fatlaðra	Leikskóli	Vinnuskóli	Tómstundavist	Símenntunarástæða	Talmeinafræðingur	Sálfræðingur	Almenningsskóli	Almenningsskjalas	Byggðasafn	Félagsheimili	Fristundamiðstöð	Leikfélag	Staðardagskrá 21	Aðalskipulag	Svæðisskipulag	Sorþirða	Veitingahús	Gistiheimili	Hótel	Tjaldsvæði	Upplýsingamiðstöð	Skólarúta	Akstur fatlaðra	Strætó	Gagnaþjónusta	Gagnvirk netsíða	Utsending sveitarstjórnarfundanna			
Patreksfjörður																																																		
Tálknafjörður																																																		
Bíldudalur																																																		

- Aðsetur og starfræksla sveitarfélags og áætlunar þar sem það á við
- Starfræksla með aðild sveitarfélags
- Starfræksla með heimsókn

Heimild: Byggðastofnun, 2017c

VIÐAUKI 3. SAMSTARF SEM VESTURBYGGÐ OG TÁLKNAFJARÐARHREPPUR TAKA ÞÁTT Í

Málaflokkur	Vesturbyggð	Tálknafjörður
Félagsmál		
Félagsþjónusta	S	S
Félagsstarf aldraðra	S	S
Barnavernd, þjónusta við börn	S	S
Málefni fatlaðs fólks	Bs	Bs
Ferðaþjónusta fatlaðra	S	S
Fræðslu- og uppeldismál		
Fræðslunefnd/skólanefnd	S	S
Önnur fræðslustarfsemi	S	S
Fræðslumiðstöð Vestfjarða	N	N
Háskólasetur Vestfjarða	N	N
Rannsóknir	A	A
Rannsókn- og nýsköpunarsjóður V-Barð	S	S
Menningarmál		
Menningarmál	S	S
Menningarráð	L	L
Söfn	S	S
Brunamál og almannavarnir		
Almannavarnanefnd Vestur-Barðastrandasýslu	S	S
Brunavarnir	S	S
Hreinlætismál		
Sorphirða	S	S
Skipulags- og byggingamál		
Skipulags- og byggingafulltrúi	S	S
Umferðar- og samgöngumál		
Almenningssamgöngur	L	L
Götur og gatnakerfi, snjómokstur	S	S
Atvinnumál		
Atvinnuþróunarfélag	HF	HF
Fjallskil	S	S
Heilbrigðisnefnd	S	S
Markaðsstofa	L	L
Náttúrustofur	S	S
Sóknaráætlun/Uppbyggingarsjóður	A	A
Launakeyrlur, skjalavarsla	S	S
Landshlutasamtök	L	L

Skýringar: S-Samstarfssamningur, Bs-Byggðasamlag, A-Atvinnuþróunarfélag, Hf-hlutafélag, L-Landshlutasamtök, N-Nefnd

Heimild: Arnar Þór Jóhannesson o.fl., 2016.